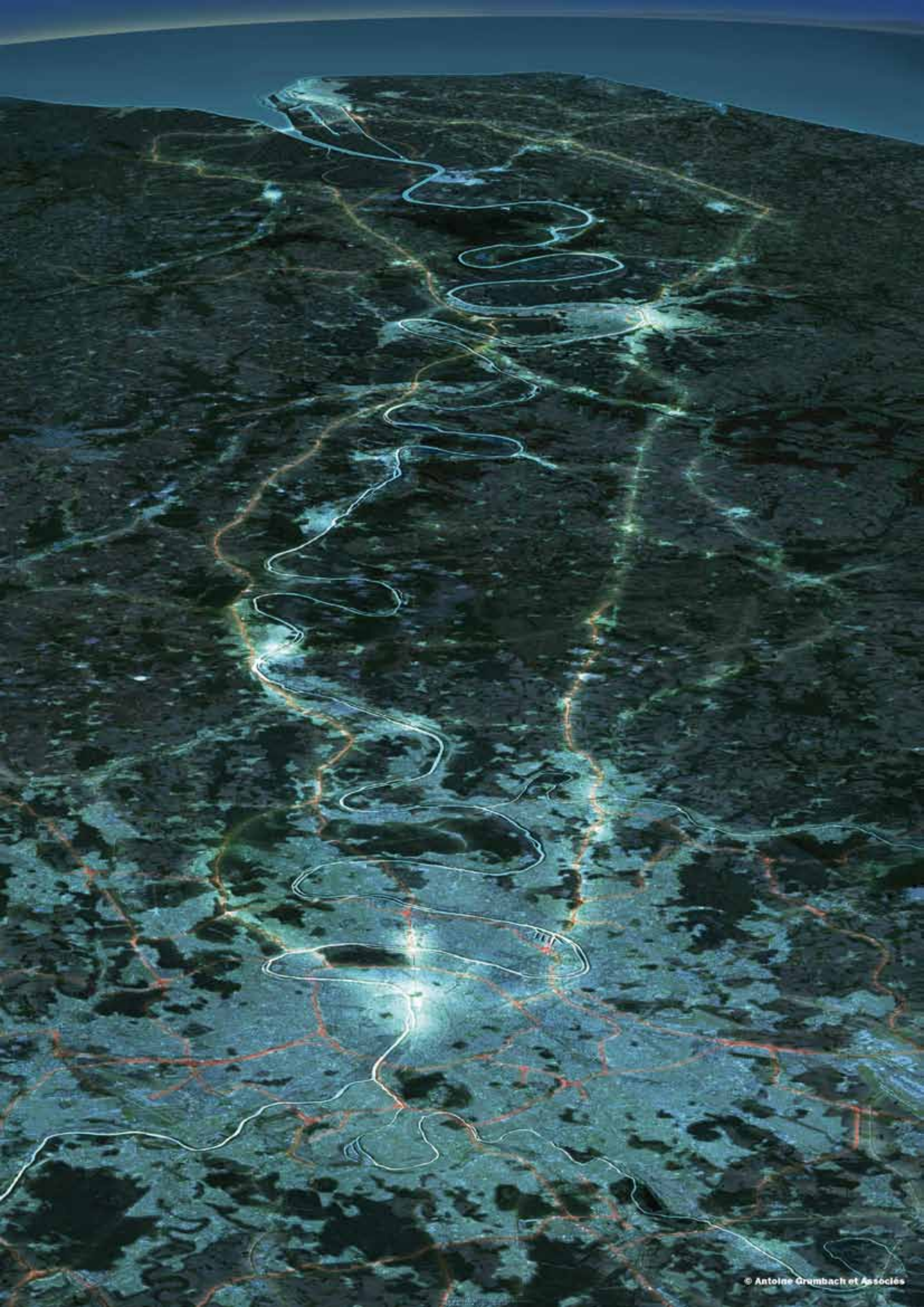
LA COMPAGNIE DE LA **S. E. I. N. E.**

SOCIÉTÉ D'ÉTUDES ET D'INGÉNIERIE DES NOUVELLES ECOMOBILITÉS

Tram du ciel®

2014

Jean Robert Mazaud jrmazaud@blueholding.com - 111, rue Molière 94200 Ivry sur Seine. Tél 01 45 15 51 11 fax 01 45 15 61 11
Antoine Grumbach aga@grumbach.com.fr - 69 Quai Valmy 75010 Paris. Tél 01 44 54 04 11 fax 01 44 54 04 22


© Antoine Grumbach et Associés

Une société née de la collaboration de deux entités

LA COMPAGNIE DE LA **S. E. I. N. E.**

SOCIÉTÉ D'ÉTUDES ET D'INGÉNIERIE DES NOUVELLES ECOMOBILITÉS

La Compagnie de la **S.E.I.N.E**, **S**ociété d'**E**tudes et d'**I**ngénierie des **N**ouvelles **E**comobilités est une société de conseil fondée par deux architectes urbanistes : **Antoine Grumbach** et **Jean-Robert Mazaud**.

Elle s'appuie sur deux entités professionnelles, **Antoine Grumbach & Associés et S'PACE**, deux ateliers regroupant les compétences professionnelles d'architecture, d'urbanisme, de paysage urbain et de développement durable.

Dirigeant ensemble les grandes études de la consultation internationale sur le Grand Paris et les opérations qui l'accompagnent - Axe Seine (La Défense-Mantes), le Grand Parc de l'Estuaire (Port du Havre) et le Port Seine Métropole (plaine d'Achères), Antoine Grumbach et Jean-Robert Mazaud ont souhaité mettre en commun leurs connaissances et compétences dans le domaine des nouveaux modes de déplacement et de transport qui puissent s'intégrer à des configurations urbaines contraintes tout en garantissant une très grande qualité environnementale.

Leurs entités se sont rapprochées via la Société d'Etudes et d'Ingénierie des Nouvelles Ecomobilités par passion commune pour les études et recherches pour les projets d'implantation de nouvelles écomobilités en ville, dans la recherche d'une amélioration continue des mobilités et de l'accessibilité dans tous les territoires habités, et de l'insertion urbaine et paysagère des transports à câbles.

Cet intérêt est issu de la nécessité évidente constatée dans tous les projets de développement urbain de considérer la diffusion des usagers au-delà des transports « lourds ». Pour Axe Seine, soucieux de la diffusion des mobilités publiques dans les territoires des plateaux et des deux côtés du fleuve, Antoine Grumbach & Associés et S'Pace ont proposé un plan de développement ambitieux des transports à câbles aériens : les Trams du Ciel, qui a abouti à une proposition d'équipement pour le Grand Paris.

Appuyée sur des structures rôdées aux études préalables d'insertion, et dotée de l'expertise technique nécessaire à la Recherche & Développement Appliquée sur les thématiques des mobilités durables, la S.E.I.N.E. est aujourd'hui active dans le benchmarking sur les écomobilités (notamment les transports à câbles) et une veille permanente sur ces systèmes, ainsi que dans les études relatives au tressage des mobilités et à l'implantation en milieu contraint de systèmes de transports innovants et éco-responsables.

La Compagnie de la S.E.I.N.E., Société d'Etudes et d'Ingénierie des Nouvelles Ecomobilités a pour objet :

- L'exploitation des systèmes intelligents liés aux transports écomobiles permettant le « franchissement des infrastructures naturelles et artificielles »,
- Les analyses et diagnostics,
- Les études de faisabilité urbaine,
- Les études de programmation,
- Les études d'impact environnemental,
- Les études paysagères,
- Les études de tracé,
- La rédaction des dossiers de consultation

Les Associés fondateurs de la Compagnie de la **S.E.I.N.E.**

Antoine Grumbach

Antoine Grumbach

Architecte Urbaniste.
Professeur à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris Belleville.
Président d'« Antoine Grumbach et Associés » *Architecture urbanisme et paysage* et de «AGTerritoires», *bureau d'études et de conseil*

Antoine Grumbach est Architecte DPLG, ancien élève de l'Ecole des Beaux Arts de Paris et de l'Ecole Pratique des Hautes Etudes

ANTOINE GRUMBACH intervient à tous les niveaux de conception dans les domaines de l'architecture, de la programmation, de l'urbanisme et du paysage.

Le travail d'Antoine Grumbach est un engagement professionnel dans le débat passionné sur la ville, caractérisé par :

- La richesse de la palette dans les interventions urbaines, des grandes études paysagères aux espaces publics urbains.
- La capacité de communication et du souci de lisibilité des projets urbains, en dialogue permanent avec les maîtres d'ouvrages
- Les travaux de recherches et les nombreux écrits sur la forme urbaine, les transports et la ville, et une activité dans l'enseignement.

Les compétences de l'atelier sont larges, elles sont le reflet de la conviction qu'on ne peut pas séparer l'architecture des études urbaines. C'est pour cet engagement qu'Antoine Grumbach a reçu le Grand Prix National d'Urbanisme et d'Art Urbain en 1992.

Antoine Grumbach a été professeur à l'Ecole Nationale d'Architecture de Paris Belleville, où il a dirigé le département Architecture des Territoires. Il a également été «Visiting Professor» aux universités de Toronto, Princeton et Harvard.

Retenu par le Président Sarkozy pour être un des dix architectes chargés du plan du Grand Paris, sa proposition pour développer l'Axe Seine de Paris au Havre a retenu beaucoup d'attention et fait l'objet de multiples développements (HAROPA, ligne nouvelle Paris-Normandie, Port Seine-Métropole).

Ses propositions pour le Grand Moscou, réalisées avec Jean-Michel Wilmotte, ont reçu, en 2012, deux premiers prix pour le plan de la région et celui de la ville et son extension.

La question des transports collectifs et de leur impact sur le développement urbain accompagne ses réalisations : projets de tramway (Paris, Genève, Toronto), pôles multimodaux (station intermodale Bibliothèque François Mitterrand de la ligne 14 « Meteor » de Paris, pôle intermodal de Poitiers), transports par câbles (Axe Seine, Brest, Toulouse, La Défense).

L'association de Antoine Grumbach & Associés et S'Pace dans la Compagnie de la S.E.I.N.E. est issue de la nécessité évidente de considérer les questions d'accessibilité et de diffusion des mobilités au-delà des transports lourds, et de mettre à disposition des maîtres d'ouvrage un savoir transversal sur les systèmes de transports innovants.

Jean Robert Mazaud

Jean-Robert MAZAUD
Architecte DPLG

Président de S'PACE SA d'architecture et de BLUE HOLDING SA

Né en Corrèze en 1953, Jean Robert MAZAUD s'est impliqué dans les préoccupations environnementales liées aux territoires dès la conférence « Habitat » à Vancouver en 1976.

En créant la société d'architecture S'PACE en 1980, il a constitué une équipe pluridisciplinaire dont la philosophie repose sur un concept de développement durable qui place l'homme et son épanouissement au centre de ses préoccupations : l'environnement comme axe stratégique de développement.

L'agence, devenue au fil des projets spécialiste des projets industriels dans des sites sensibles (unités de production d'eau potable, usines d'assainissement, centrales énergétiques ou de traitement, raffineries, industrie cimentière, chimique, pharmaceutique, ou de haute technologie), s'est également illustrée par son engagement dès son origine, dans la démarche HQE® (Haute Qualité Environnementale).

Cette représentativité dans les approches systémiques appliquées au bâtiment, à l'aménagement des espaces urbains et plus généralement au management des territoires, à permis de traiter de nombreux sujets, aussi variés que l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage auprès de LVMH pour la fondation « Louis Vuitton pour la création » au Jardin d'Acclimatation, la Maîtrise d'OEuvre du Plan Climat de la région Champagne-Ardenne, en passant par la réalisation d'unités de traitement et valorisation emblématiques telles que l'usine de Southampton, celle de Saint-Ouen, le centre multi filière de Marseille, ou bien encore des installations de biomasse en Egypte, des approches de «Mécanismes de Développement Propre » selon le protocole de Kyoto à Bahreïn…

Toujours convaincu de la nécessité de structurer une pensée environnementale dédiée à la conception, à la construction et au vécu des établissements humains, c'est naturellement que Jean Robert MAZAUD développe aujourd'hui avec ses équipes regroupées sous la bannière « BLUE » des outils opérationnels dans le domaine de la gouvernance, de l'ingénierie environnementale, du management carbone, toujours dédiés à la régénérescence d'une architecture réconciliée avec le patrimoine, le paysage, le citoyen et son futur…

Impliqué depuis 2008 dans les différents modes de transport par câbles, il intervient régulièrement sur ce thème dans divers écoles d'architectes et d'ingénieurs ainsi que dans des colloques/séminaires auprès de professionnels et de décideurs.

Funivia del Renon (CC), Bolzano, Italy
Image by Flickr User korom

Tram du ciel®

Si, les solutions de transport par câbles sont sorties du seul cadre des foires universelles où elles ont été les attractions symboles de la modernité tout au long du XXème siècle, pour s'imposer dans nos villes comme outil innovant de maillage des mobilités, c'est qu'elles ont acquis une fiabilité remarquable pour un coût raisonnable.

Une ville aujourd'hui, quelle que soit sa géographie, sa topographie, son degré de congestion ou de complexité de ses infrastructures primaires, se doit d'offrir toutes les possibilités de connexion à tous les modes de transport qu'ils soient collectifs (bus, tram, train) ou individuels (voiture, bicyclette).

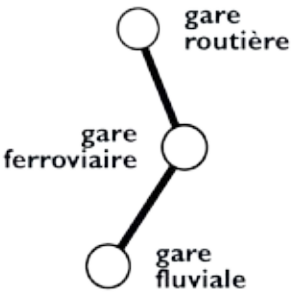
L'enjeu n'est plus la vitesse de déplacement mais bien plutôt l'accessibilité. Rien ne sert de franchir une distance rapidement si l'on doit attendre le véhicule de desserte et qui plus est dans de mauvaises conditions (abri sommaire, ambiance polluée ou bruyante, etc.)

Ce n'est plus seulement « la réponse à la question de l'attente » mais plus exactement l'acceptabilité, autrement dit l'envie, le désir qui prédomine.

Les habitants ont besoin d'être associés, concertés, valorisés. Le déficit d'information, de références d'un tel système en milieu urbain ne doit pas être sous-estimé. L'efficacité technique à elle seule ne peut répondre à la demande de plus en plus perfomancielle de la part de l'usager. Ce dernier attend plus de garanties mais aussi plus de confort, plus de performances mesurables mais aussi plus de rêve, de sensualité.

Le « tram du ciel »®, semble procurer cette liberté de déplacement dans l'espace. Il ne connait ni les embouteillages, ni la lourdeur des équipements souterrains ou périphériques (barrières, signalisations, rampes, escaliers, enchevêtrement de mobiliers divers). Il introduit les notions de légèreté, de facilité. Il affranchit ses passagers de la gravité pendant un instant magique. Mais il nécessite une bonne coordination de moyens techniques : choix du type de support combiné avec la régulation de la vitesse, le nombre et la taille des gares.

Si aujourd'hui, les fabricants proposent des solutions acceptables d'un point de vue strictement réglementaire, ils n'ont pas toujours la vision d'une ergonomie totale, c'est-à-dire d'un système complet intégrant le design de la cabine, celui du support intermédiaire qui peut être constitué d'une arche, d'une potence ou d'une construction artistique, celui de la gare elle-même et de ses prolongements vers d'autres constructions ou plus simplement vers le sol.



La bonne nouvelle c'est que les solutions existent et qu'elles sont déjà largement diffusées. Reste à les adapter, à les urbaniser, à les personnaliser pour que chaque ville puisse s'approprier son propre outil conçu à son image.

Le transport par câbles, lorsqu'il franchit en affranchissant, lorsqu'il relie en reliant, lorsqu'il transporte en transfigurant, mérite bien le nom de « tram du ciel »®.

accessibilité

acceptabilité

fiabilité

faisabilité

multimodalité

modernité

ETUDE DE FAISABILITÉ TECHNICO-ÉCONOMIQUE **«PROJET DE TRANSPORT AÉRIEN INNOVANT» À LA DÉFENSE** ET SES ÉTUDES PRÉALABLE POUR LA SENSIBILISATION DES ÉLUS

Maître d'ouvrage: EPADESA
Maîtrise d'œuvre: INGEROP, Société d'ingénieire, mandataire
La Compagnie de La S.E.I.N.E. (Antoine Grumbach et Associés, S'PACE) ERIC, Ingénierie des remontées mécaniques
2013 en cours

Antoine Grumbach et Associés - mandataire
Membre du Conseil scientifique de l'Atelier International du Grand Paris
Étude réalisée pour l'Atelier International du Grand Paris
Commande «Habiter le Grand Paris» / mars 2013
Axe Seine - La toile des mobilités

HABITERSEDEPLACER@ GRANDPARIS

CONSEIL SCIENTIFIQUE DE L'**AIGP** ATELIER INTERNATIONAL DU GRAND PARIS
ETUDES SUR LES **MOBILITÉS / HABITER LE GRAND PARIS**
2012 - 2013
Film 15 min - Production : Félix Albert
Réalisateur/Plasticien assisité de Clémentine Chauveau, Interveants: Antoine Grumbach, Jean-Robert Mazaud, Simon Ronai, Eric Lesueur

AXE SEINE,
MANTES – CONFLUENCE SEINE-OISE – LA DEFENSE

Aménagement du territoire de La Défense à Mantes
Maître d'ouvrage : EPADESA Etablissement public d'aménagement La Défense Seine Arche. EPAMSA Établissement public d'aménagement du Mantois en Seine Aval
Etudes 2010 - 2011

TRAM DU CIEL®

EN COURS | 2013 | 2012

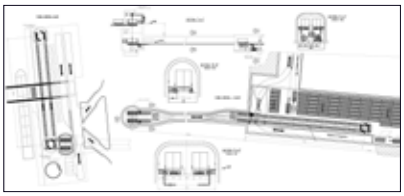
GARE DE LYON - GARE D'AUSTERLITZ, **PARIS**
2014

QIAO ISLAND-MANGROVE DEVELOPMENT, **CHINE**
2013

PORT DE TOLBIAC - TRANSFERT FLUVIAL

PARIS XIIIe
2012

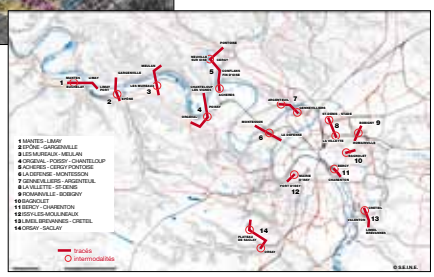
VLORA WATERFRONT,
ALBANIE
Concours aménagement urbain
2014



FRET/LOGISTIQUE :

ÉTUDE TRANSPORT PAR CÂBLES HORIZONTAL ET VERTICAL POUR UNE INSTALLATION INDUSTRIELLE - GENERIS 2012

FRET/LOGISTIQUE



GRAND PARIS -
15 TRAMWAYS DU CIEL
MANTES – CONFLUENCE SEINE-OISE

ESTUAIRE - AXE SEINE
"LA PORTE DU GATEWAY
DE LA SEINE"
Etude prospective d'aménagement du territoire
Maître d'ouvrage: Agence d'Urbanismede la Région du Havre
et de l'Estuaire de la Seine (AURH)
Etudes 2010 - 2011

LE GRAND PARI DE L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE
PARIS - ROUEN - LE HAVRE
Consultation internationale pour l'avenir du Paris métropolitain
Marché public de prestations intellectuelles
Maître d'ouvrage: Ministère de la Culture et de la Communication.
EMOC Etablissement public de maîtrise d'ouvrage des travaux culturel
Etudes 2009 - 2011

2011 2010 2009

MARCHÉ DE CONCEPTION-
RÉALISATION D'UNE LIAISON AÉRIENNE PAR CÂBLE ENTRE LES DEUX RIVES DE LA PENFELD À BREST
Maître d'ouvrage:
Groupement de commandes BMO / EAU DU PONANT
Brest Métropole Océane
En groupement : AREST
GROUPEMENT SNC-LAVALIN
LEITNER – SPIE BATIGNOLLES
GRUMBACH – S'PACE
2013 consultation en cours

LIAISON TELEPORTEE ONCOPOLE, TOULOUSE
Mission d'architecte conseil Liaison téléportée Oncopôle / Rangueil / UPS
Maître d'ouvrage : Tisséo SMTC
Concours 2013

La Station Haute
pivot entre la mémoire du cours et la découverte de la ville ancienne.
La Station Carnot
insérée dans un quartier habité dont l'identité doit être ménagée.
La Station Le Sud
dans un parc urbain avec ses accès aux logements et aux équipements.
La Station Basse
et l'ensemble des systèmes d'accessibilité.

CONCOURS POUR UN
FUNICULAIRE A GRASSE
MARCHE DE CONCEPTION REALISATION
Maître d'ouvrage : SILLAGES
Lauréat du concours avril 2010

ETUDE FAISA
ASSOCIATION COTTES-MAILLES, LA ROCHELLE
2008 - 2009

TRAM DU CIEL®

une solution innovante, vertueuse, économique, immédiate pour le Grand Paris

Le Grand Paris pourrait se doter d'une vingtaine d'appareils dont la maintenance serait mutualisée pour en réduire les coûts et en garantir la perfomance en sécurité, fiabilité et disponibilité (99,8%)

Cahier 2
Un changement de cultures
Approche développement durable : transports

Tram du ciel® et funiculaires

Les transports par câbles tels les funiculaires mais aussi les téléphérique et les télécabines sont une alternative intéressante aux systèmes de surface lorsqu'il s'agit de relier entre eux des niveaux topographiques très marqués ou des services complémentaires proches par leur fonction mais éloignés par leur mauvaise accessibilité.

Ces deux exemples existent dans l'estuaire. Parce que la Seine a façonné son cours et le relief qui l'accompagne, les franchissements s'avèrent difficiles et coûteux, que ce soit pour aller de la plaine au plateau ou tout simplement pour traverser le fleuve et sa vallée. De Paris à Rouen puis au Havre, plusieurs opportunités pourraient être saisies pour faire la démonstration de la pertinence des solutions du type « tram du ciel » (télécabine). Il s'agirait bien entendu de les articuler aux réseaux existants et de les dessiner avec soin pour les intégrer au paysage et à l'espace urbain.

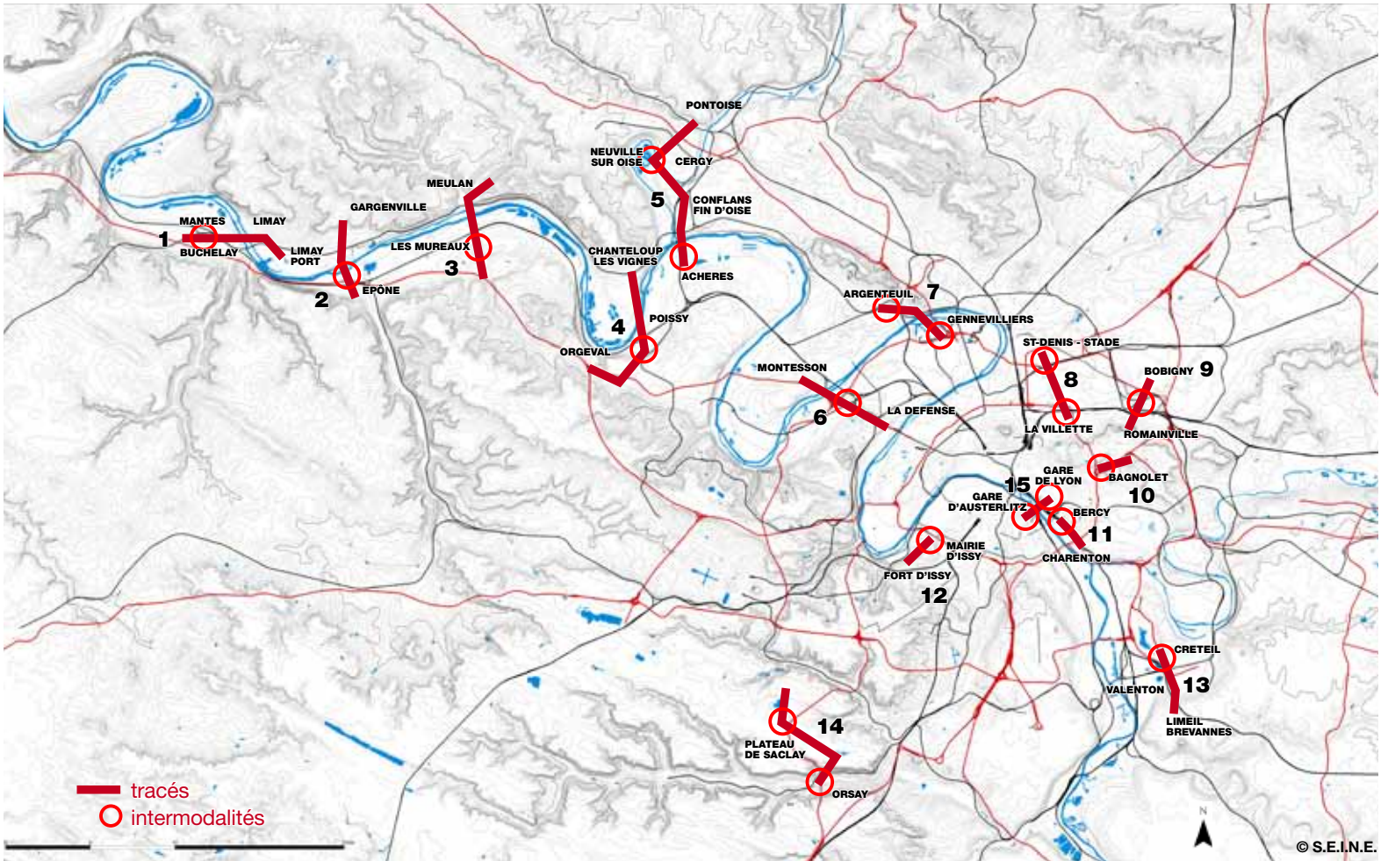
Ainsi les deux rives pourraient être reliées là où de part et d'autre les habitants souffrent d'une saturation ou tout simplement d'un manque de ponts. Le cadencement de ces appareils (une cabine toutes les 10 ou 15 secondes) compense la vitesse qui toutefois excède celle de nombreux autres modes de déplacement (20 à 25 km/h). Leur empreinte écologique, du fait de leur motorisation électrique est extrêmement faible et leur fiabilité, du fait de leurs antécédents en montagne, n'est plus à démontrer (la France détient avec 4000 appareils en exploitation le record mondial de cette technique)

Disposé le long des quais d'arrivée des paquebots de croisière, un télécabine deviendrait rapidement la solution que tous les opérateurs adouberaient. En effet, dessiné soigneusement et précisément pour s'adapter aux niveaux des ponts des navires, aux hauteurs à franchir et aux besoins de gares intermédiaires, ce type de tram desservirait dans un cadencement parfait la gare de la LGV destination Paris, le centre-ville ou bien encore le parking relo dédié aux croisiéristes. En 15 minutes une rame de TGV serait alimentée depuis le paquebot, c'est-à-dire au même rythme que la sortie même des passagers du navire (portique de détection et systèmes de sécurité obligent). De même pour les habitants locaux allant à la gare, au « volcan » ou sur les plateaux.

Relier les hommes, relier les machines, relier les rives et profiter du ciel et des vues tranche singulièrement avec les contraintes habituelles liées au transport, mais n'est finalement que légitime dans un territoire qui invite au voyage.

GRAND PARIS
15 TRAMS DU CIEL®

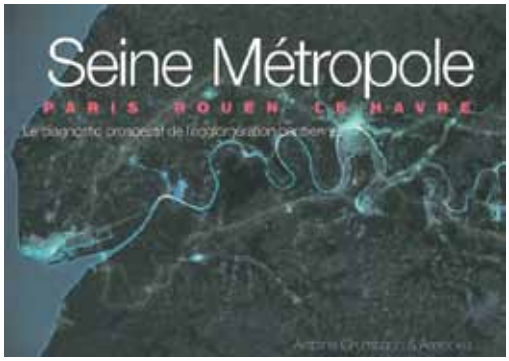
1 MANTES - LIMAY
2 EPÔNE - GARGENVILLE
3 LES MUREAUX - MEULAN
4 ORGEVAL - POISSY - CHANTELOUP
5 ACHERES - CERGY PONTOISE
6 LA DEFENSE - MONTESSON
7 GENNEVILLIERS - ARGENTEUIL
8 LA VILLETTE - ST-DENIS
9 ROMAINVILLE - BOBIGNY
10 BAGNOLET
11 BERCY - CHARENTON
12 ISSY-LES-MOULINEAUX
13 LIMEIL BREVANNES - CRETEIL
14 ORSAY - SACLAY
15 GARE DE LYON - GARE D'AUSTERLITZ



Le Grand Pari de l'agglomération parisienne

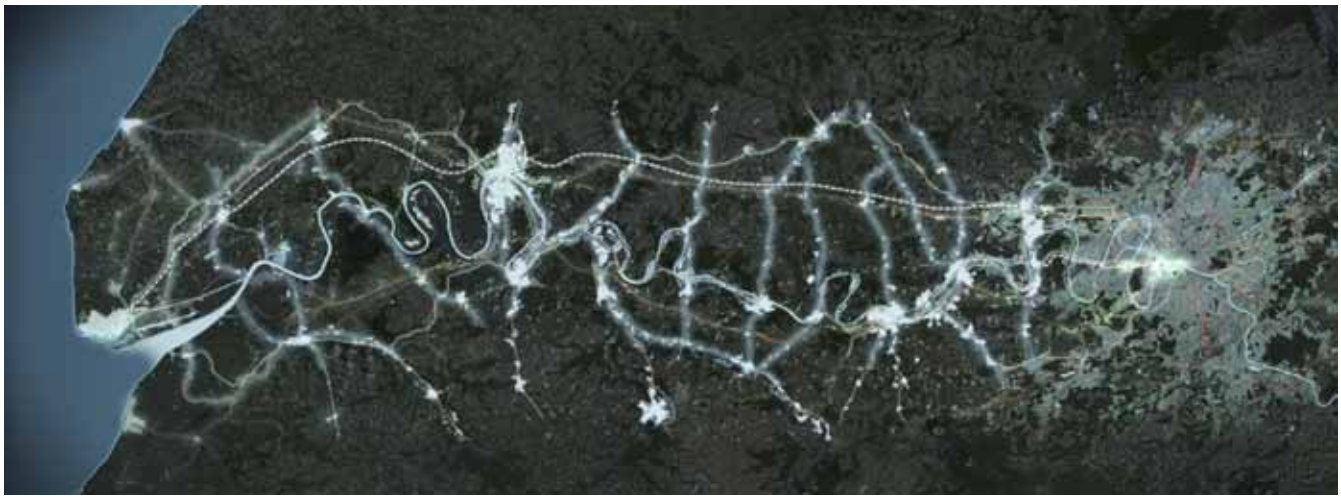
Consultation internationale pour l'avenir du Paris métropolitain

Marché public de prestations intellectuelles
PARIS - ROUEN - LE HAVRE

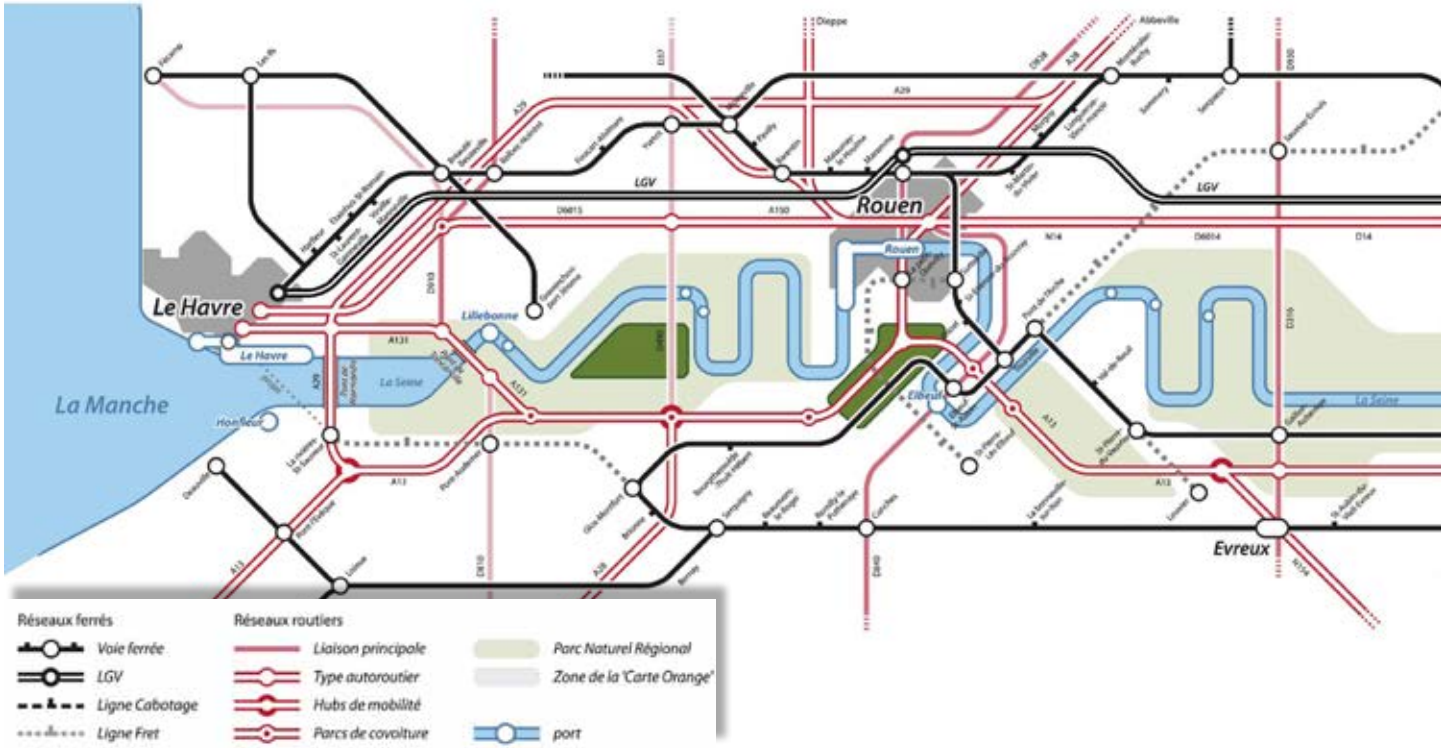


Maître d'ouvrage: Ministère de la Culture
Maîtrise d'œuvre: **ANTOINE GRUMBACH ET ASSOCIES**, mandataire , ENSAPB, IPRAUS, CNRS ARCHITECTURE URBANISME SOCIETES, SYSTRA, ARTE CHARPENTIER ARCHITECTES, **S'PACE**.
Coût: Etudes - projet de recherche
Date: 2009
Mission de conception territoriale urbaine et paysagère

Paysage : alternances et contrastes



Tressage des mobilités. Plan du réseau « RATVS : Régie Autonome des Transports de la Vallée de La Seine



Etablissement public de maîtrise d'ouvrage des travaux culturels

"La métropole du 21e siècle de l'Après-Kyoto".

« Paris, Rouen, Le Havre, une seule et même ville dont la Seine est la grande rue. »

Bonaparte, lors de sa visite au Havre le 7 Novembre 1802

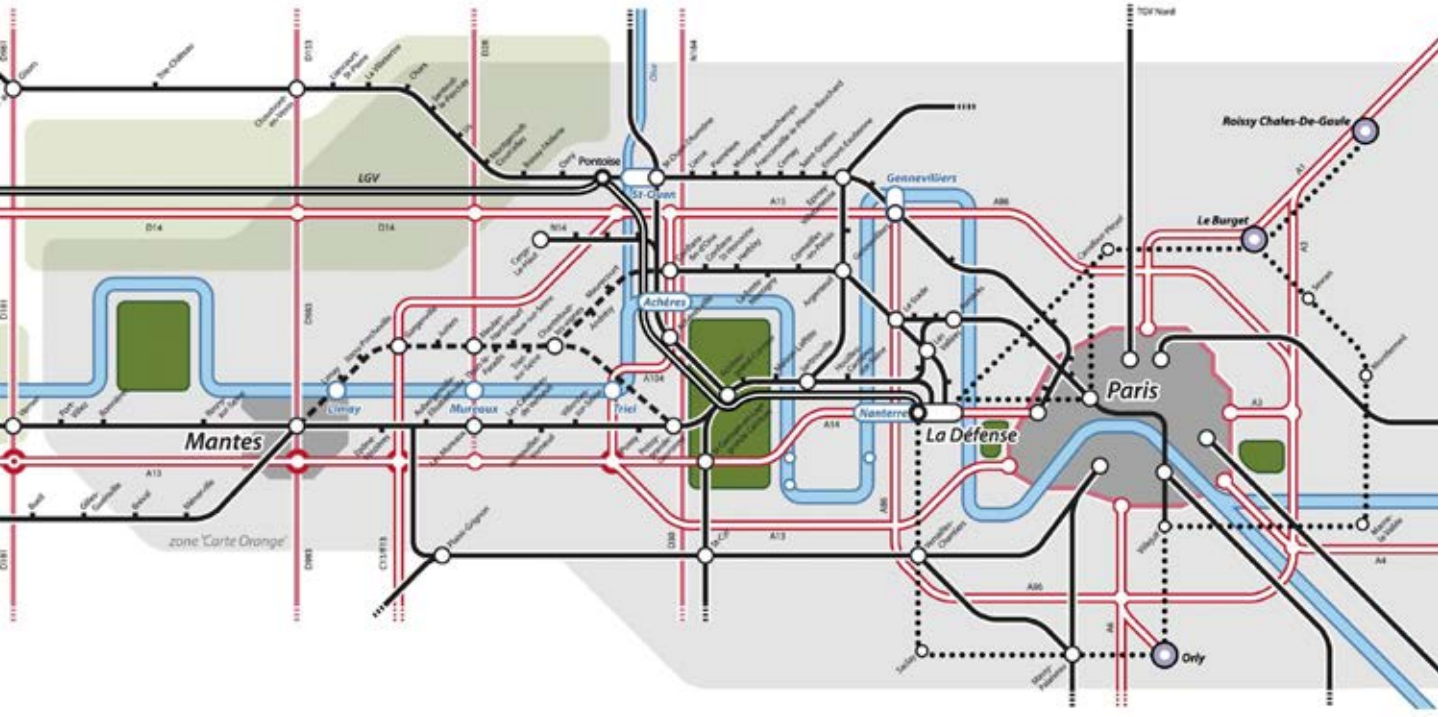
Seule la grande échelle permet d'atteindre les objectifs de l'après-Kyoto

Solidarité entre l'urbain et le rural, le dense et le diffus

La métropole de l'après-Kyoto est déjà là – du moins l'essentiel des éléments qui la composent. La plupart de ce qui existera en 2050 existe aujourd'hui ; l'arsenal réglementaire destiné à réduire l'impact des activités humaines sur l'environnement est globalement connu ; et la ville va se développer en priorité dans ses sites déjà habités, par transformation.
Pourtant, un autre développement urbain est à proposer, susceptible de répondre aux enjeux d'une ville durable. La ville durable est une ville désirable, qui fait du lien et qui fait lieu.

Schéma de principe

© IPRAUS - AGA



habitersedeplacer@grandparis

Quels liens entre les lieux et flux dans la métropole des mobilités?
2012 - 2013

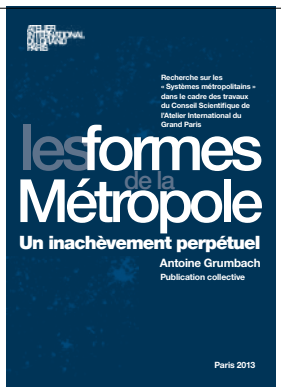
AIGP Atelier International du Grand Paris, Conseil scientifique
Étude réalisée pour l'Atelier International du Grand Paris
Commande «Habiter le Grand Paris» / mars 2013

Habiter est indissociable de la possibilité de se déplacer

« **habitersedeplacer@grandparis** » tout attaché est l'expression d'une certitude que de la marche du flâneur aux réseaux du TGV, un tressage de toutes les mobilités peut et doit être pensé à l'échelle de la métropole. Pour éviter l'arraisonnement par la technique il est indispensable de sortir d'une pensée de la séparation où la ligne de métro ne pense pas son rapport aux autres mobilités et à l'accessibilité de tous et de partout.
L'intermodalité la plus élémentaire et la mise en place de **stations-service de la vie quotidienne** attachées aux lieux les plus élémentaires doit compléter les intermodalités lourdes. Le Grand Paris **« Ville-Monde »** doit se saisir de toutes les opportunités sédimentées autour de sa longue histoire pour enchanter la mémoire collective par un présent ouvert à une transformation permanente.

Habiter le Grand Paris
Antoine GRUMBACH et Associés / S'PACE
ORGECO / 2Ei
2012 - 2013

Film 15 min - Production : Félix Albert
Réalisateur/Plasticien assisité de Clémentine Chauveau, Interveants: Antoine Grumbach, Jean-Robert Mazaud, Simon Ronai, Eric Lesueur


Recherche sur les « Systèmes métropolitains » dans le cadre des travaux du Conseil Scientifique de l'Atelier International du Grand Paris
les formes de la Métropole
Un inachèvement perpétuel
Antoine Grumbach
Publication collective
Paris 2013

« Systèmes Métropolitains » 2013
Recherche AIGP - Paris habitersedeplacer@grandparis
Publication collective

Maître d'ouvrage : Atelier International du Grand Paris
Antoine GRUMBACH et Associés / S'PACE
ORGECO / 2Ei
2012 - 2013

MOBILITÉ
NOUVEAUX MODES DE TRANSPORT
STOCKAGE
INTERMODALITÉ
Pistes cyclables
Lignes de bus
Tram du ciel
R= 500m : 5 min à pied
R= 1000m : 10 min à pied - 3 min à bicyclette
R= 2000m : 6 min à bicyclette - 6 min en tram du ciel

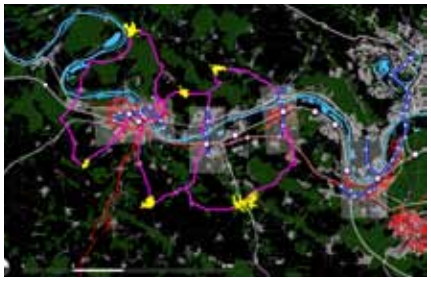
OBJECTIFS

Le premier objectif consiste à organiser l'ensemble des mobilités et à transformer leur identité en favorisant les transferts modaux et des usages innovants, afin d'en augmenter la fréquentation. L'un des effets recherchés est la réduction de la circulation des véhicules individuels sur autoroutes. La création de nouvelles lignes de transports dans le Nouveau Grand Paris devrait induire la construction d'une « toile des mobilités » qui desserviront les nouvelles gares.

Le deuxième objectif est de transformer les gares existantes, les ports et les échangeurs routiers en les associant à de nouvelles écomobilités **«Tram du ciel®»** et en déclinant 7 applications visant à inscrire ces lieux comme des incubateurs de nouvelles pratiques dans les domaines des Mobilités, Commerce, Habitat, Energie, Recyclage, Agriculture et Travail.

Le troisième objectif vise la construction des instruments d'une gouvernance des mobilités de proximité à l'échelle d'un pôle d'agglomération de 300.000 habitants. La construction d'un SDT (Schéma de Développement Territorial) de l'Axe Seine serait une réponse adaptée au cadre administratif que nécessite la réalisation d'une telle ambition

La vallée de la Seine, laboratoire de la construction de la Toile Métropolitaine des Mobilités



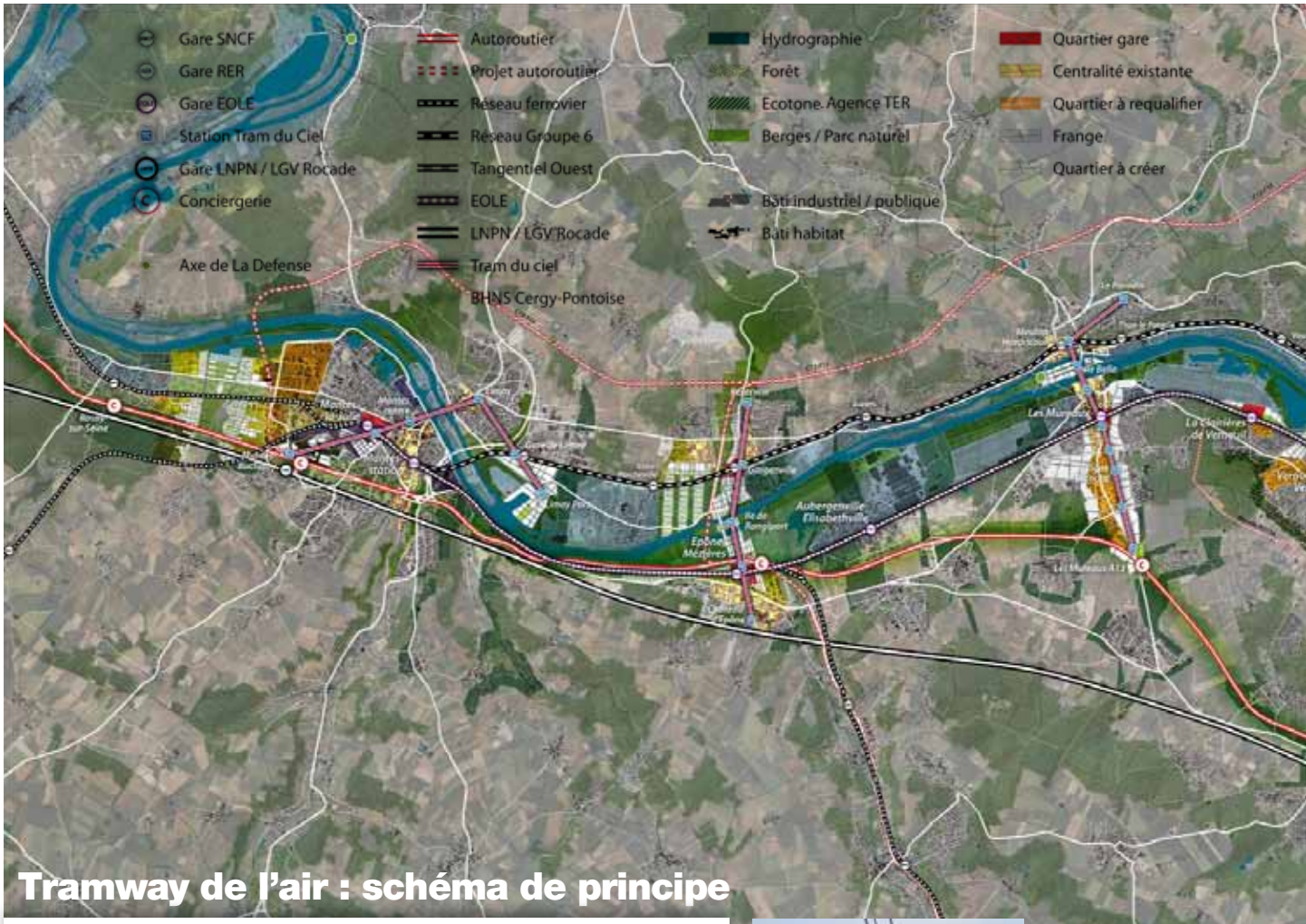
Combiner une nouvelle infrastructure de transport lourde (Eole) et l'aménagement urbain à partir des contraintes et potentialités du grand territoire

7 applications pour anticiper et diversifier le rôle des « gares de ville », incubateurs des nouveaux modes de vie et noyaux du tressage des mobilités

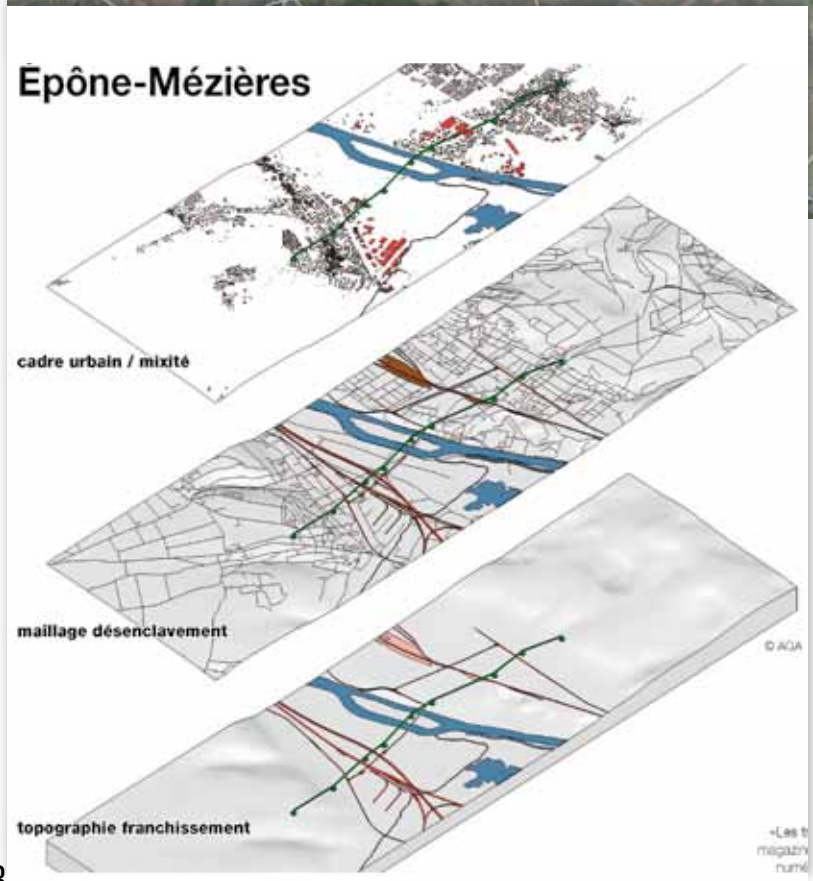
Axe Seine - La Défense - Mantes-la-Jolie

Aménagement du territoire de la Défense à Mantes

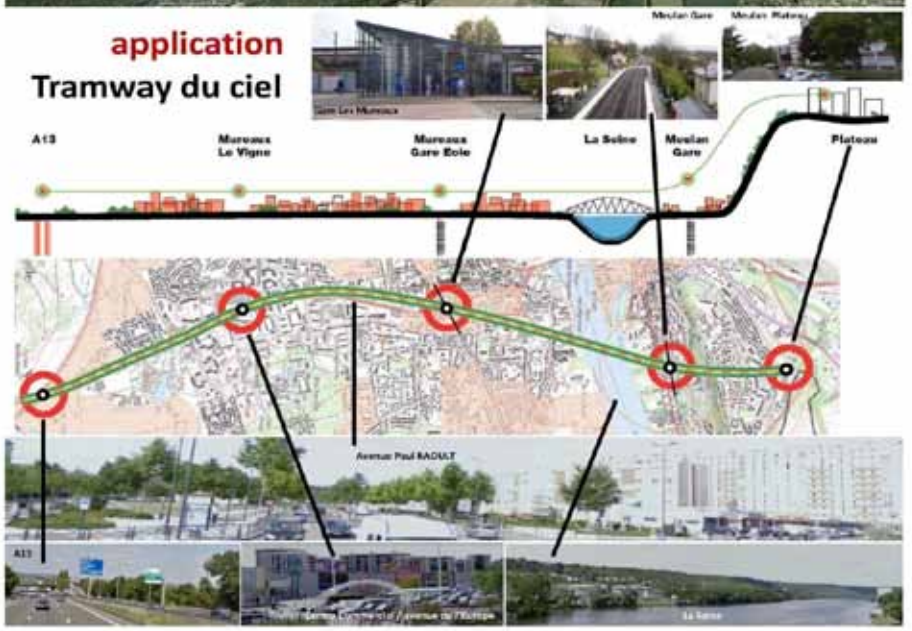
Maître d'ouvrage : EPADESA / EPAMSA
Maîtrise d'œuvre : ANTOINE GRUMBACH Antoine Grumbach et Associes, Mandataire
ORGECO / SYSTRA / BLUE



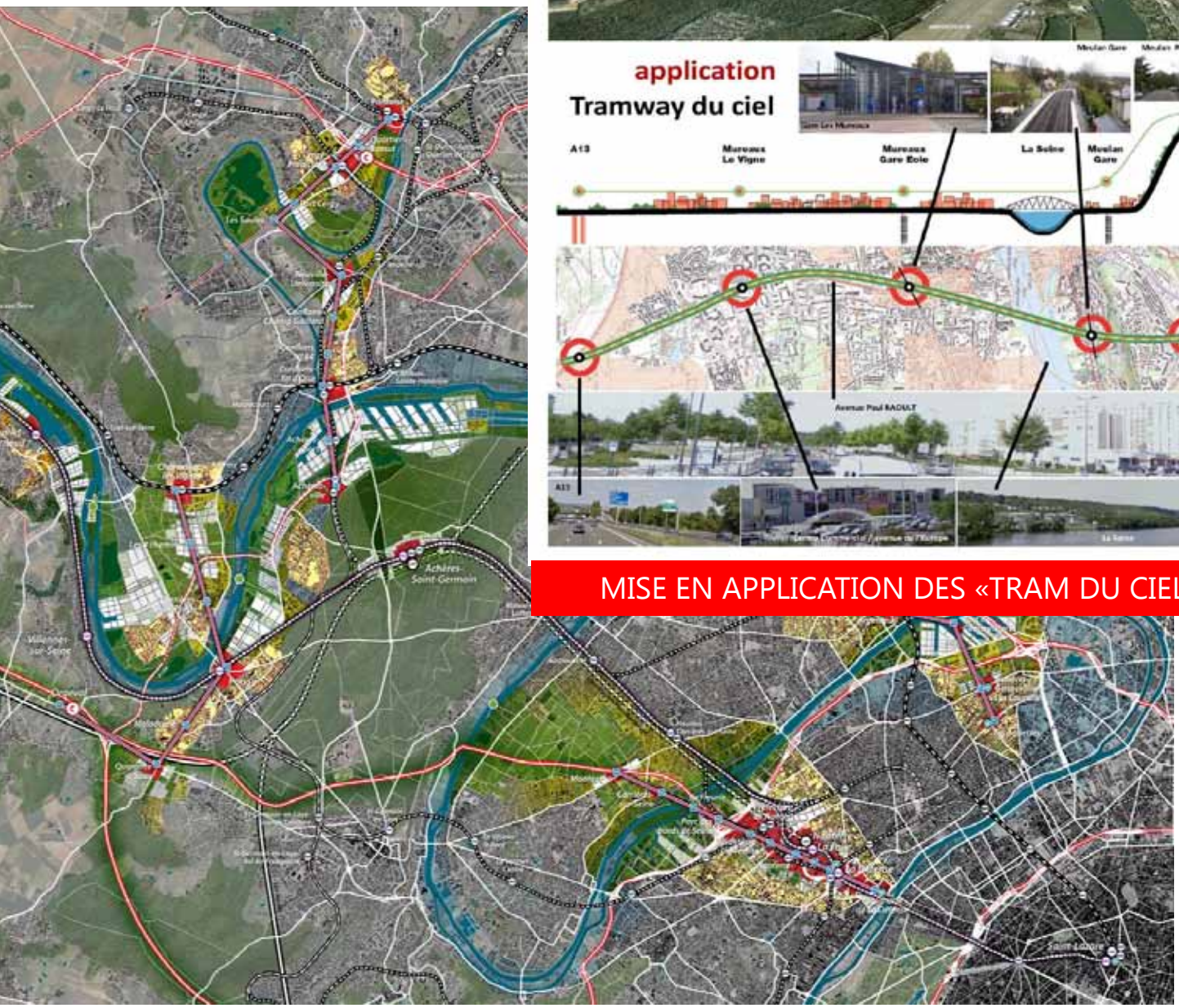
Tramway de l'air : schéma de principe



« Les « *trams du ciel* ® », associés aux gares Eole et à une palette d'intermodalités, vont ordonner le déploiement des nouvelles zones résidentielles, lier les zones d'emploi et les centralités urbaines et offrir un mode de déplacement en survol, une invitation à la redécouverte des territoires. Ils sont aussi porteurs d'une image de modernité intéressante pour la signature économique d'Axe Seine.»



MISE EN APPLICATION DES «TRAM DU CIEL®»



1

2

3

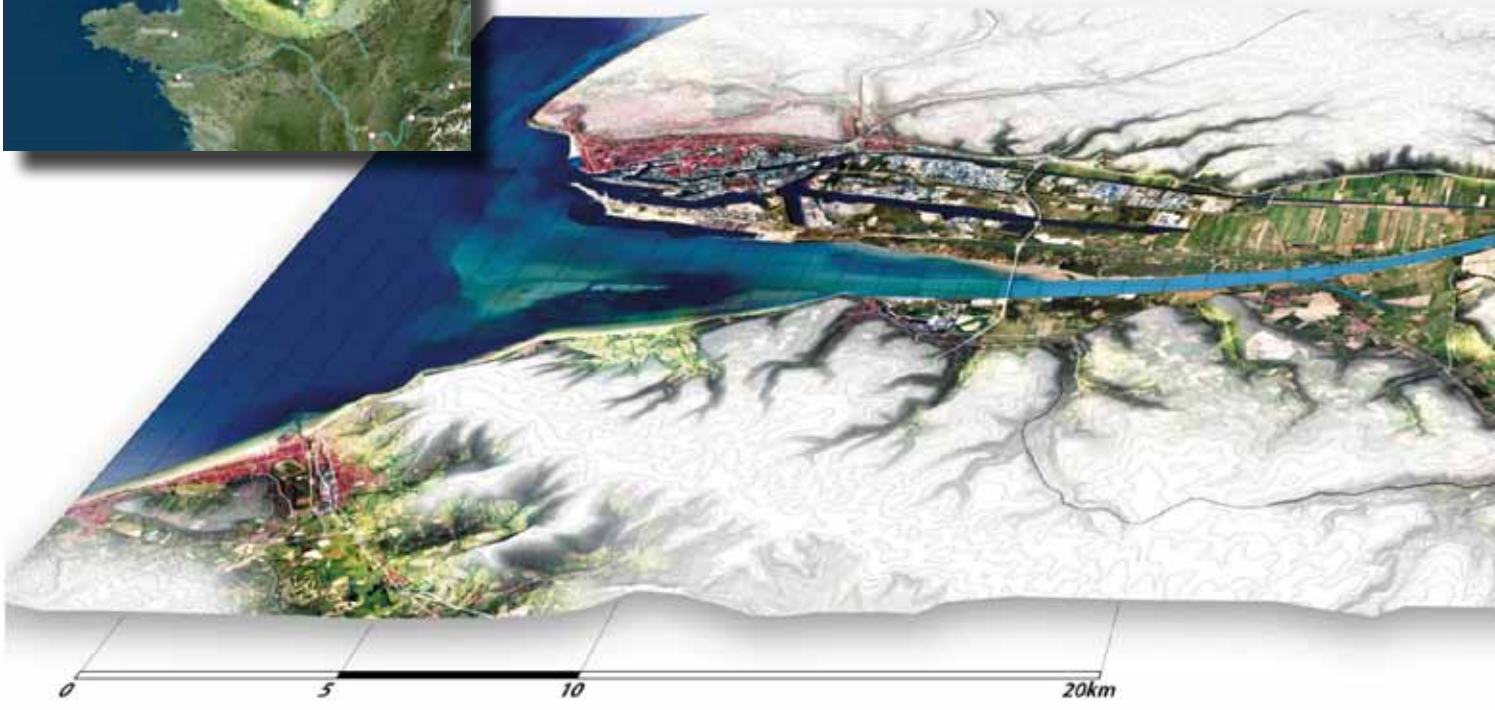
Les tracés de Réservoir à Château d'Epône,[1] de Meulan-en-Yvelines aux Mureaux,[2] d'Orgeval à Chanteloup-les-Vignes.[3]

Estuaire - Axe Seine

Etude prospective d'aménagement du territoire

Maître d'ouvrage : Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine (AURH)
Maîtrise d'œuvre : ANTOINE GRUMBACH Antoine Grumbach et Associes, Mandataire
JEAN ROBERT MAZAUD S'PACE, Architecte - Développemnt durable
FRANCIS NORDEMANN, ArchitecteANTOINE FRÉMONT

"LA PORTE DU



transports
culture de la lenteur

dirigeables • et montgolfières paquebots et bateaux • trams et trains • télécabines • et funiculaires barges et péniches • vélos et bicyclettes •

Un port maritime et fluvial est par nature un dispositif où se doivent de converger tous les modes de déplacement qu'ils soient dédiés au fret et à la logistique ou aux passagers. Paris et Rouen constituent avec Le Havre une chaine de configurations complémentaires dont il n'existe pas d'autre exemple en Europe (prenant en compte une telle population dotée d'une si grande variété d'espaces, de fonctionnalités et de liaisons), dans lequel la ville maritime resterait le maillon le plus faible.

Pourtant l'examen de la situation actuelle révèle de flagrants dysfonctionnements si l'on considère les aspects environnementaux. La prédominance du transport routier pour les marchandises favorise les transits internationaux à partir des ports Belge et Hollandais vers la région Parisienne ; La plateforme de Gennevilliers est dédiée pour l'essentiel aux camions et non aux péniches ; le réseau ferroviaire ne cesse de se dégrader pour sa partie fret ; le transport fluviomaritime sur la Seine stagne contrairement à son évolution sur le Rhône ; les innovations technologiques et sociologiques qui pourraient modifier les comportements et les réflexes semblent ne pas vouloir s'épanouir sur ce territoire.

L'infrastructure dominante à l'échelle d'un fleuve, reste le fleuve lui-même. Ce ruban naturel avec une largeur moyenne de 250 mètres y compris ses rives et une longueur de 365 kilomètres du Pont Neuf au Pont de Normandie est de loin le plus étendu (près de 10 000 hectares) en comparaison avec l'Autoroute A13 de la Porte d'Auteuil à l'entrée du Havre qui représente environ 1 000 hectares ou avec le faisceau ferroviaire de la Gare Saint Lazare à la gare du Havre qui pour sa part occupe environ 500 hectares.

Durant toute la seconde moitié du XXème siècle, se sont développés ce que l'on a appelé les réseaux de communication. Le Vème plan à la fin des années 60 s'était nourri d'études prospectives lancées dès 1962, qui avaient permis d'identifier des « tendances lourdes » aussi bien sociales qu'économiques. La grande mobilité accompagnait les progrès industriels et de services et façonnait un nouveau cadre de vie pour les individus et leurs activités. Tout se retrouve soumis à une grande accélération. Les loisirs, comme le travail ou l'alimentation ne connaissent plus de limites géographiques. L'automobile et ses dérivés (camion, bus, engin de toutes sortes) connaissent une croissance folle. Le parc de véhicules fait plus que doubler en moins de 20 ans.

Le pétrole sous toutes ses formes de raffinement (Gasoil, essence, Kérosène), fournissant une énergie bon marché (y compris pour fabriquer de l'électricité), tous les modes de transport rapides se côtoient (bolides banalisés, aérotrains surélevés, avions vulgarisés, navires boostés par des motorisations puissantes) et finissent par privilégier la seule vitesse au détriment de toute autre finalité ou fonction. Plus personne ne s'étonne de prédire l'ubiquité à portée de main pour les usagers les plus favorisés. Il était dit que toute société industrielle voulant se développer devait en passer par là, devait mettre en place l'hypermobilité.

Cette confiance aveugle dans les bienfaits de la vitesse a longtemps occulté les contreparties environnementales, sociales et finalement économiques pour les structures les moins compétitives (soit pour cause de vieillissement, soit pour cause d'usages dégradés ou d'habitudes de confort). Les alertes climatiques et sanitaires, facilement identifiables grâce à la réaction des écosystèmes les plus fragiles, ont fini par éveiller une conscience générale et la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre nous a fourni un début de méthode pour évaluer notre maîtrise du phénomène.

La vitesse nous ayant fait perdre nos repères de terriens, d'habitants de la planète, la lenteur aujourd'hui nous réconcilie avec notre statut d'organisme vivant nourri par la nature qui l'environne. L'hyperaccessibilité devient ainsi un mot d'ordre tout aussi essentiel que l'hypermobilité. Sans détrôner celle de la vitesse, la culture de la lenteur fait valoir toutes les vertus que n'a pas cette première et réconcilie proximité et lointain, circuits courts avec longue distance, régulation avec flux tendu, prendre son temps et « le juste à temps ».

l'excellente desserte de la vallée de la Seine selon tous les modes de transport existant en fait un modèle foisonnant du mix des possibles. A chaque dispositif, rapide ou lent, sa pertinence :

- utiliser l'air et l'eau en complément du sol devient la marque d'une modernité renouvelée.
- rechercher les systèmes d'échanges entre les nouveaux modes de loisirs (croisière, cyclotourisme, hippisme,...) et les nouveaux modes de travail (moins d'effort, moins de frottement) ouvre de nouvelles opportunités pour la création d'activités et l'optimisation de nombreuses branches existantes.
- s'inspirer du concept de «circuit court» pour retrouver dans l'espace les bonnes fondations de projets pertinents.

En réalité, l'allongement de la durée de vie nous aide à penser selon des modes de temps plus variés qui s'étalonnent plus agréablement entre des périodes trépidantes (synonymes d'excitation) et d'autres plus calmes (synonymes de plénitude).

Le Grand Parc de l'Estuaire

GATEWAY DE LA SEINE"

Un changement de cultures

Jean-Robert MAZAUD, Architecte - Dév. durable
S'PACE Architectes associés-BLUE HOLDING

énergie	agriculture	industrie	transports	construction	déchets
culture de la mutation	*culture de la compensation*	*culture du risque*	*culture de la lenteur*	*culture de la préservation*	*culture de la réversibilité*

TRANSPORTS

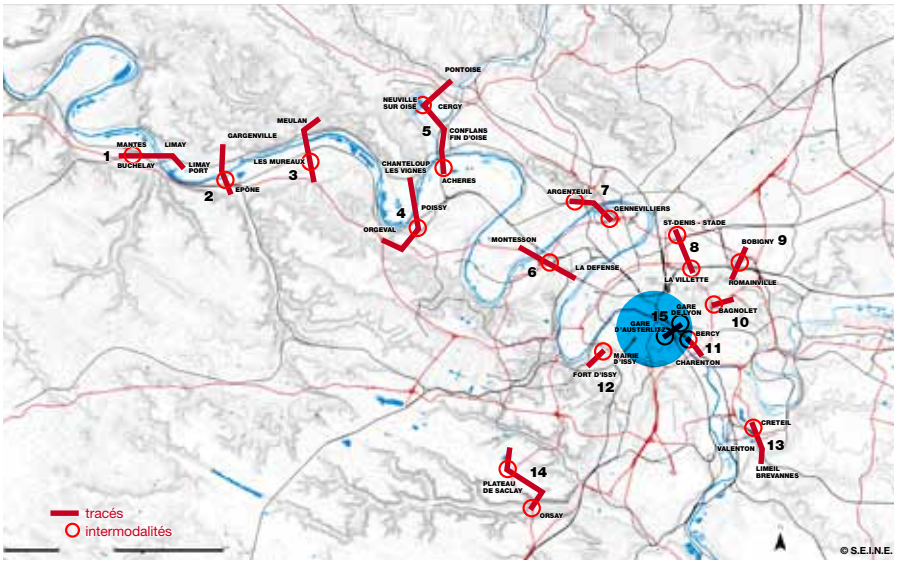
culture de la lenteur

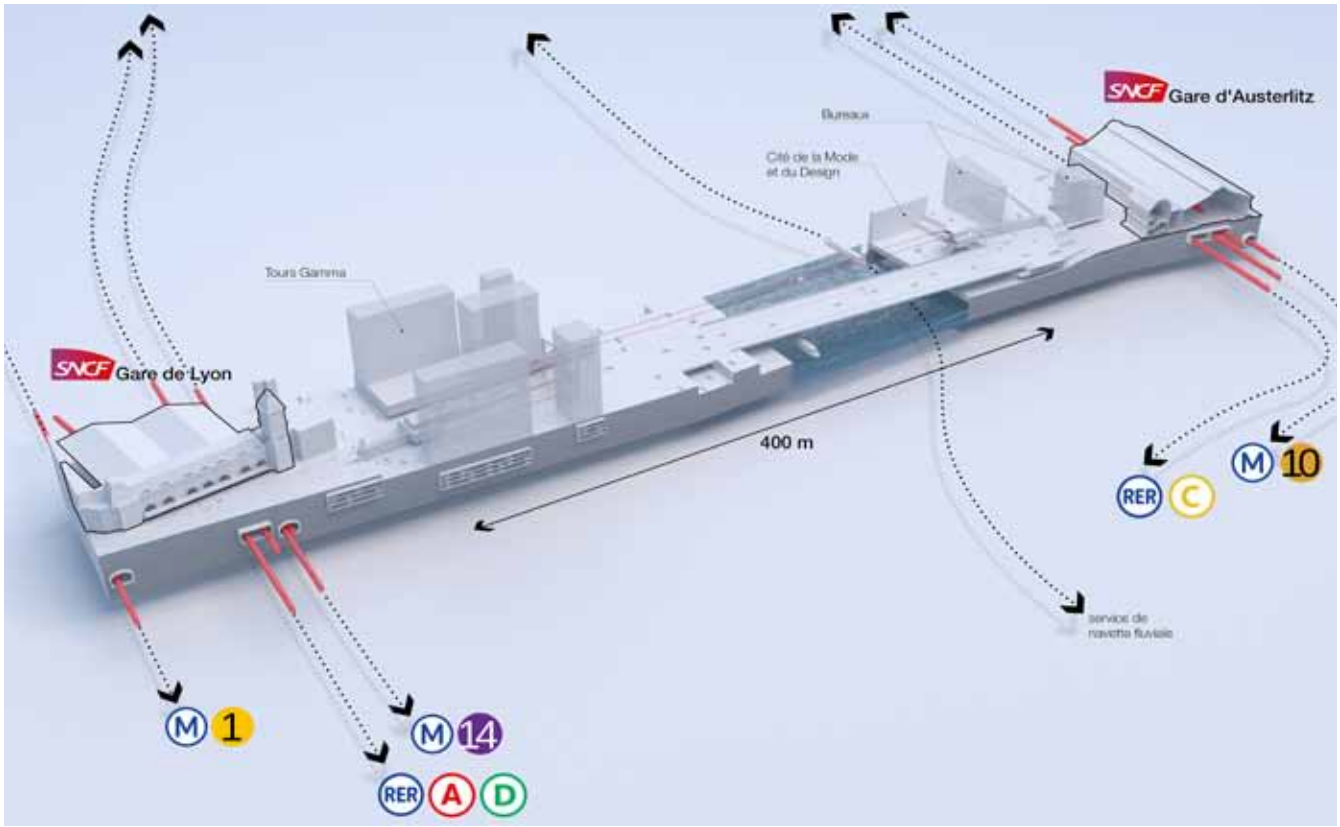
Un tram du ciel® des paquebots au centre ville

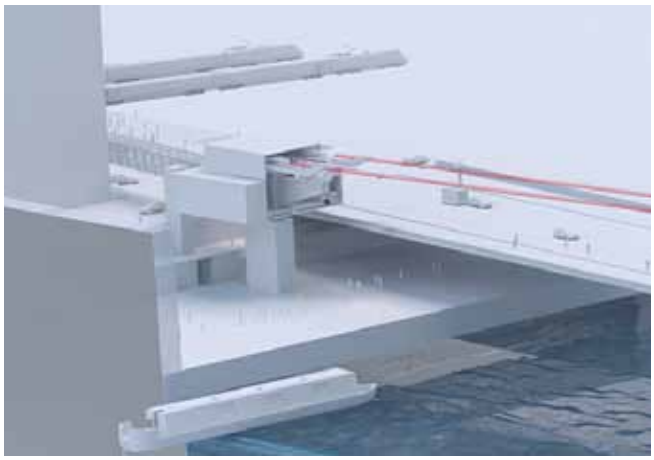
GARE DE LYON - GARE D'AUSTERLITZ, PARIS 2014

15 Trams du ciel® pour le Grand Paris

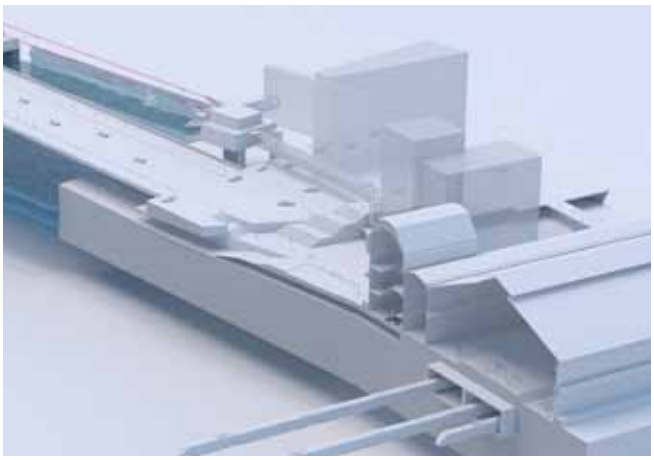
Etude prospective
SEINE - S'PACE





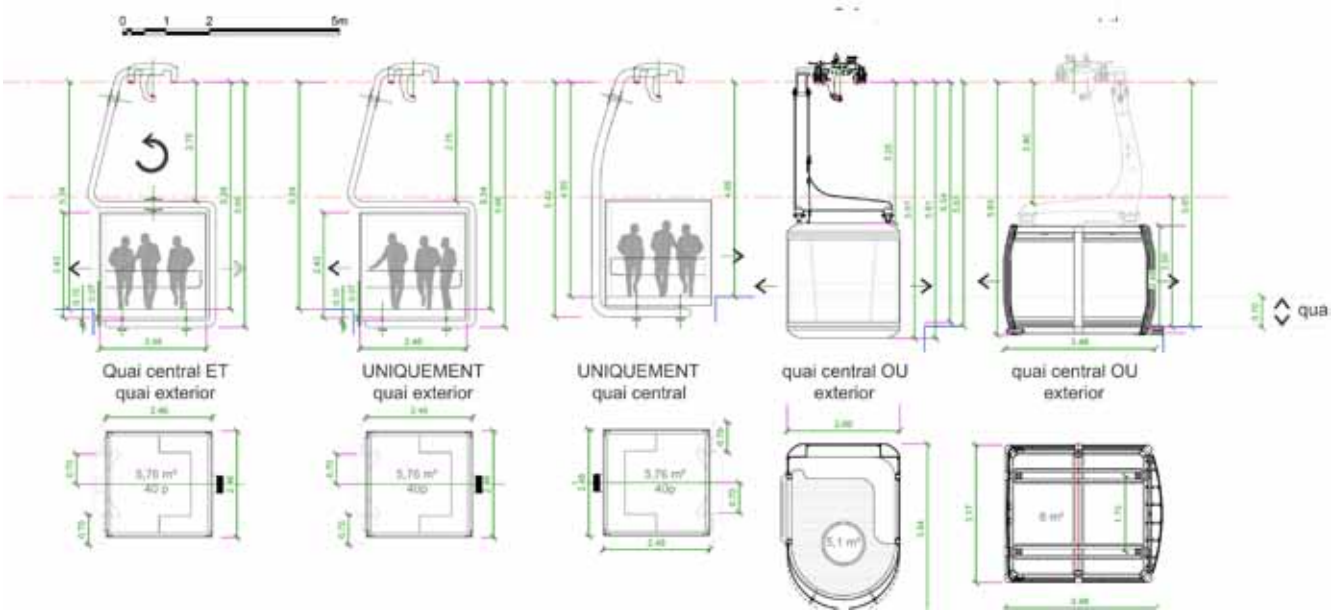


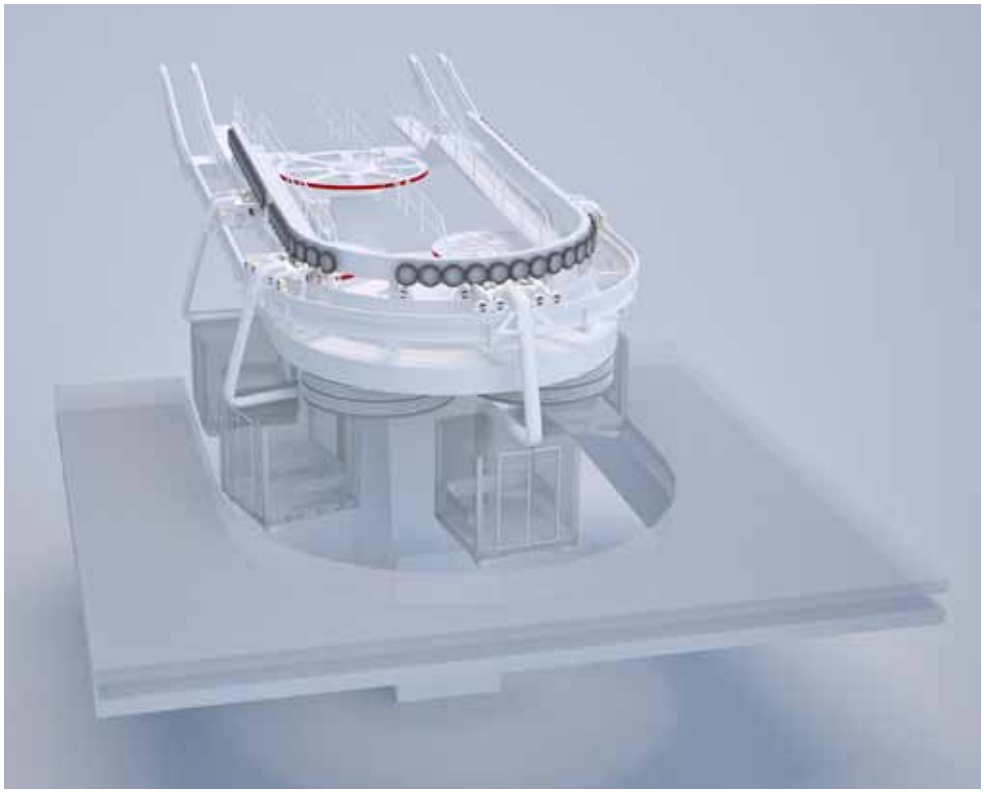
Zoom Gare de Lyon



Zoom Gare d'Austerlitz

Etude cabines

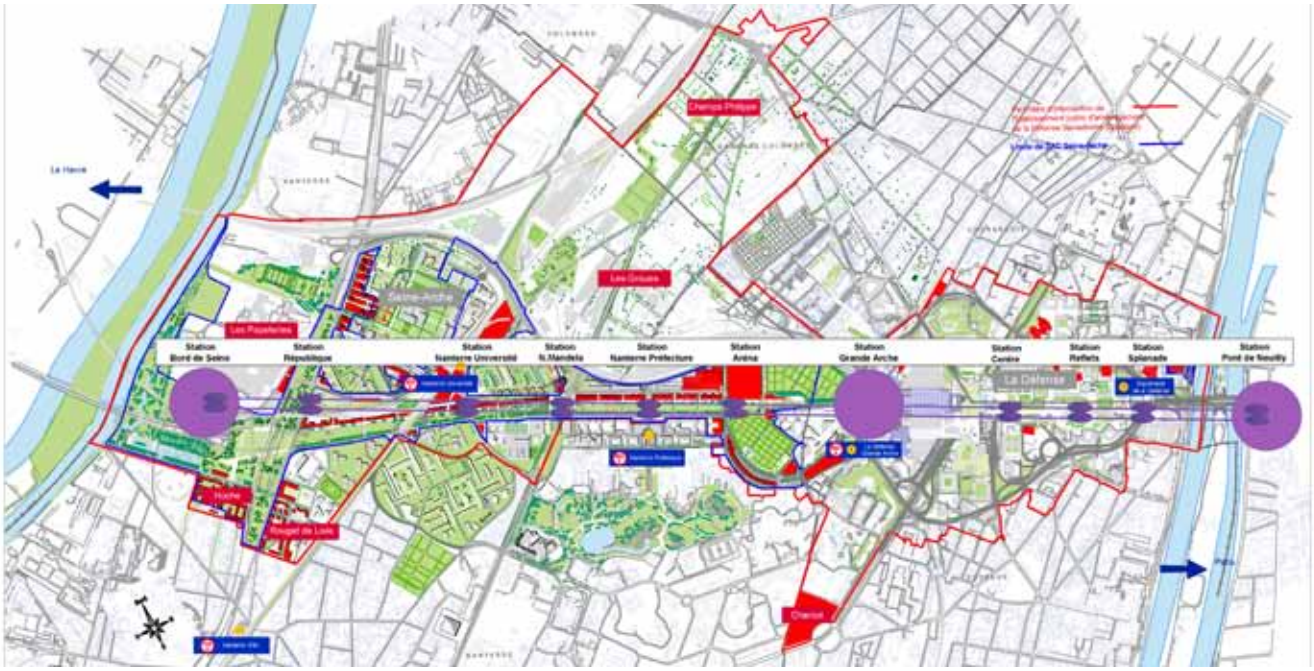


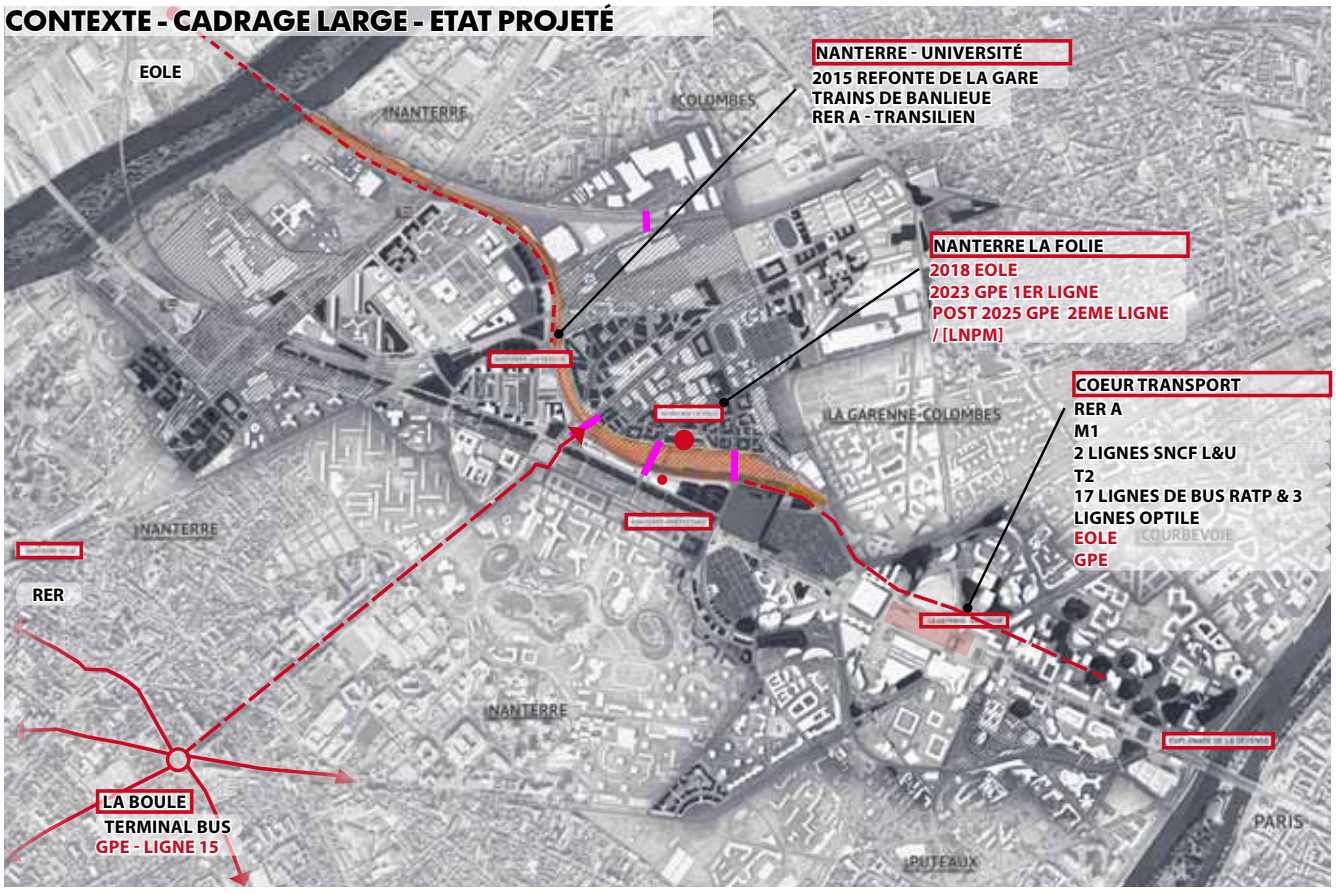


Etude de faisabilité technico-économique» «Projet de transport aérien innovant» à La Défense et ses études préalable pour la sensibilisation des élus

Maître d'ouvrage: EPADESA
Maîtrise d'œuvre: INGEROP, Société d'ingénieire, mandataire
La Compagnie de La S.E.I.N.E. (Antoine Grumbach et Associés, S'PACE)
ERIC, Ingénierie des remontées mécaniques
Coût: 257 600 € HT
Date: 2013 en cours

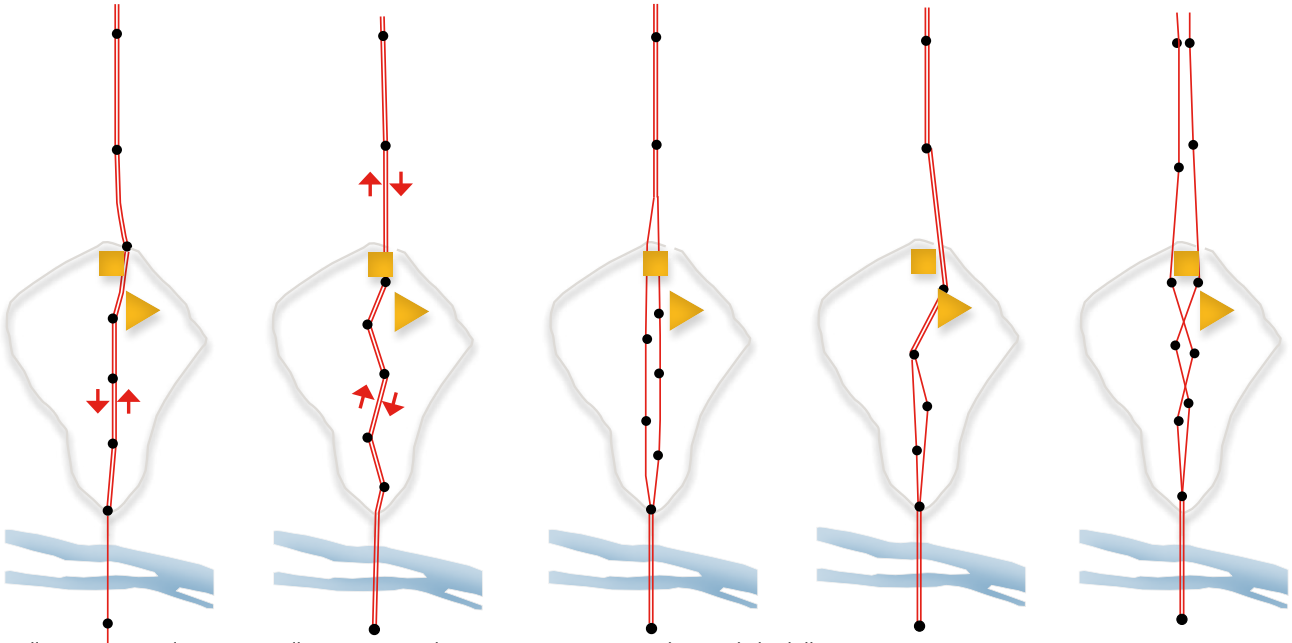
« de la Seine à la Seine »





PRINCIPES DE TRACÉS - AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS

Types de Tracés sur l'axe



Aller et retour sur le même tracé - un côté

Aller et retour sur le même tracé - passage d'un côté à l'autre - coutûre

De part et d'autre de la dalle Question de l'orientation des usagers.

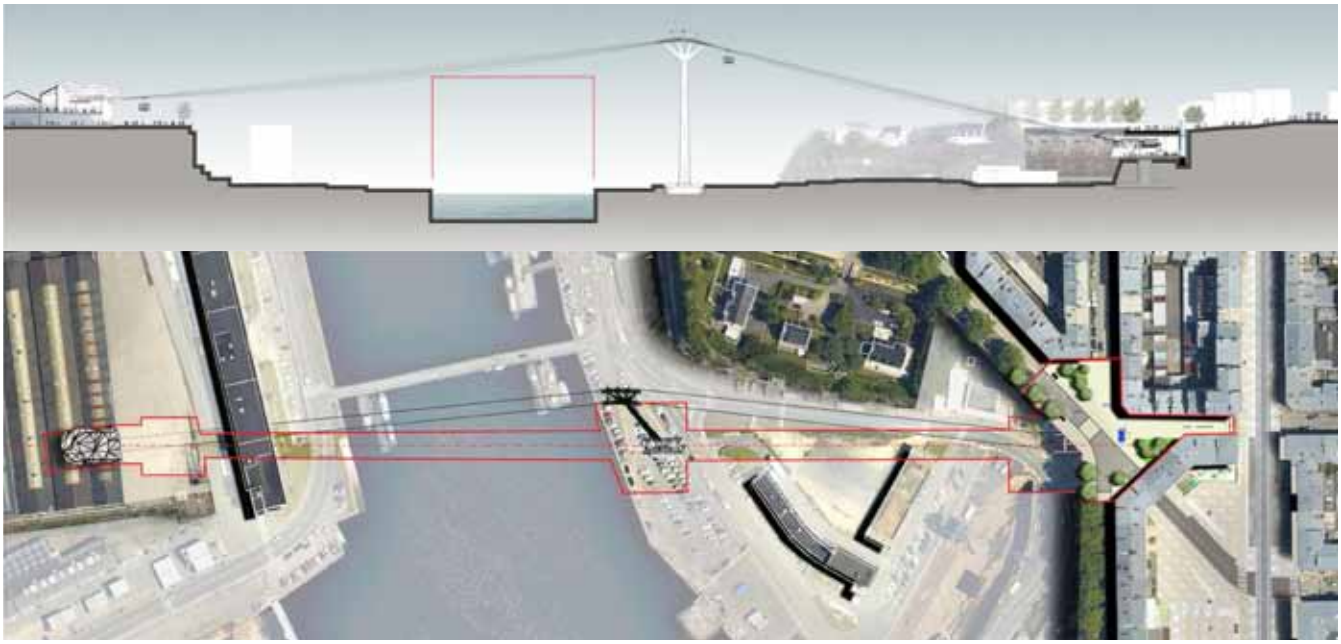
Mix

Laçage

Marché de conception-réalisation d'une liaison aérienne par câble entre les deux rives de la Penfeld à Brest

Maître d'ouvrage: Groupement de commandes BMO / EAU DU PONANT
Brest Métropole Océane
Maîtrise d'œuvre: En groupement : AREST GROUPEMENT SNC-LAVALIN – LEITNER – SPIE BATIGNOLLES – GRUMBACH – S'PACE
Coût: 19 M€HT
Date: 2013 consultation en cours

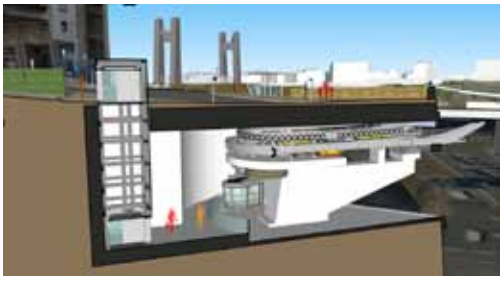
Relier les deux rives du Penfeld par un tram du ciel, qui culminera à 67 mètres, est une initiative exceptionnelle pour enrichir et renouveler l'imaginaire déjà fourni de la ville de Brest.
Survoler un paysage urbain est une expérience, toujours fascinante, qui a accompagné l'inauguration de la tour Eiffel à Paris et les premiers « skycrapers », les grattes ciels de New-York.
La réalisation de ce premier système de transport à câbles dans un environnement urbain très contraint est, sans doute, la première expérience française. Sa réussite démontrera que le XXIème siècle est capable de réconcilier un objet technologique et les subtilités des villes sédimentaires. Un véritable défi pour Brest qui a souffert de l'insupportable agression de la technique au service de la destruction de la mémoire collective.



Vue du quai de débarquement de la station Siam

Schéma fonctionnel de la station Capucins
Vue du niveau station (+34,00 NGF)

Perspective de sortie de la gare Capucins depuis l'esplanade

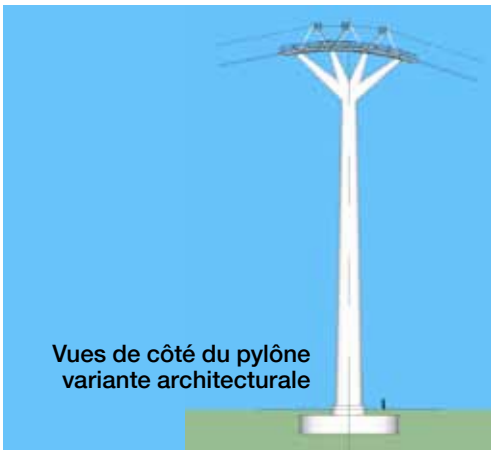


Vue en coupe de la station Siam

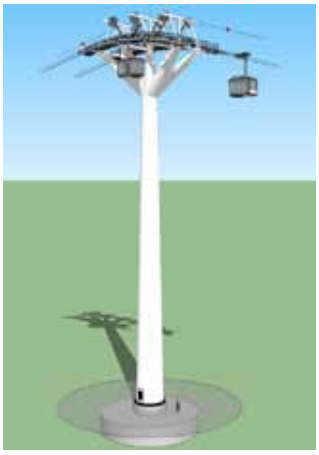
Perspective aérienne frontale de la sortie de la station SIAM

Nous proposons des cabines dont le design est une interprétation respectueuse des valeurs essentielles de celui nommé « belvédère » établi par Avant-première et choisi par la vox populi pour porter l'identité Brestoise.
Il nous est apparu primordial de ne pas s'écarter de l'image sympathique de ce véhicule (dont le design rappelle bien sûr celui du tramway), particulièrement « transparent » et très proche des valeurs que nous accordons aux « trams du ciel » comme nous aimons les appeler.
Aussi, de l'intérieur, le véhicule doit se montrer confortable et rassurant tout en permettant de goûter à la sensation de l'envol particulièrement magique en milieu urbain…

Vue de côté du pylône treillis

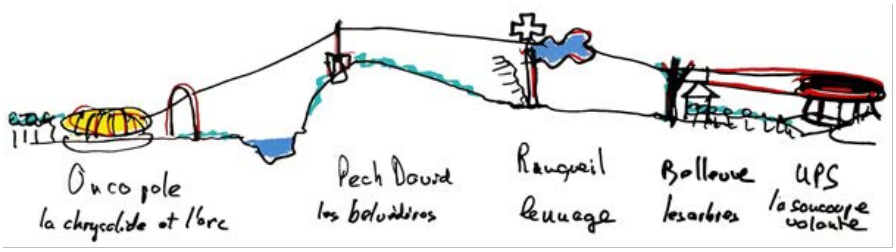


Vues de côté du pylône variante architecturale



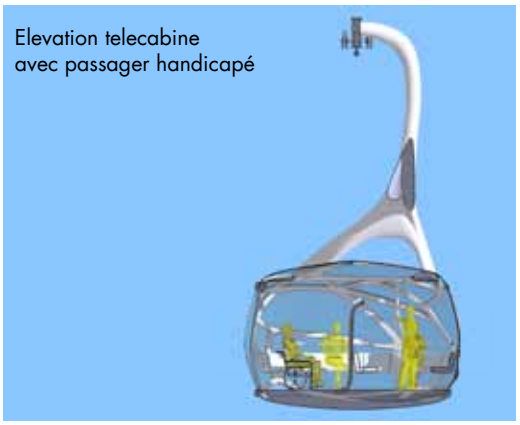
Liaison Téléportée Oncopole - Toulouse

Programme: Mission d'architecte-conseil Liaison téléportée Oncopôle / Rangueil / UPS
Maître d'ouvrage : Tisséo SMTC
Maître d'œuvre : Antoine Grumbach et Associés, Architecture Urbanisme Paysage
S'PACE Architecte - Développement durable
Lot Structures : C&E Ingénierie
Surface : 2,6 Km
Date: Concours 2013



Notre approche de cette mission d'architecte-conseil pour la conception et la réalisation d'un système de transport public téléporté repose sur une analyse croisée de 3 problématiques : une analyse urbaine des sites traversés ; une analyse technique des possibilités offerte par ce mode de transport dans ce cadre et une analyse des enjeux fondamentaux liés à l'image d'une part et à l'intégration paysagère d'autre part du programme de l'opération.

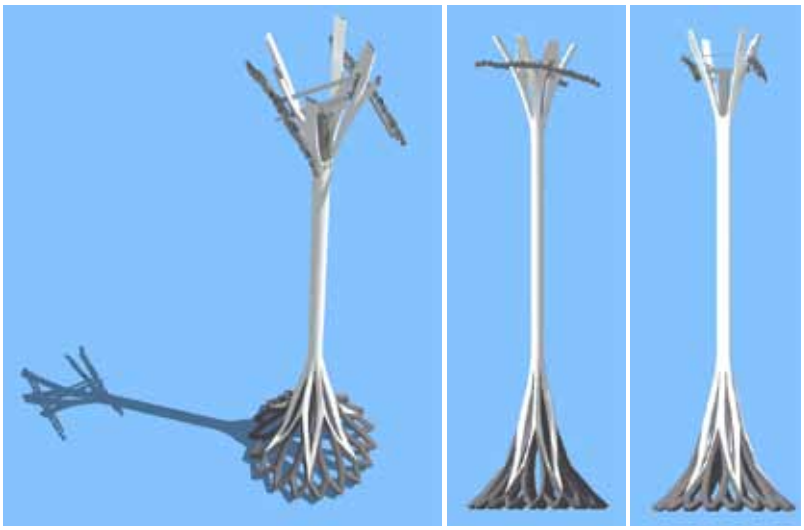
Elevation telecabine
avec passager handicapé

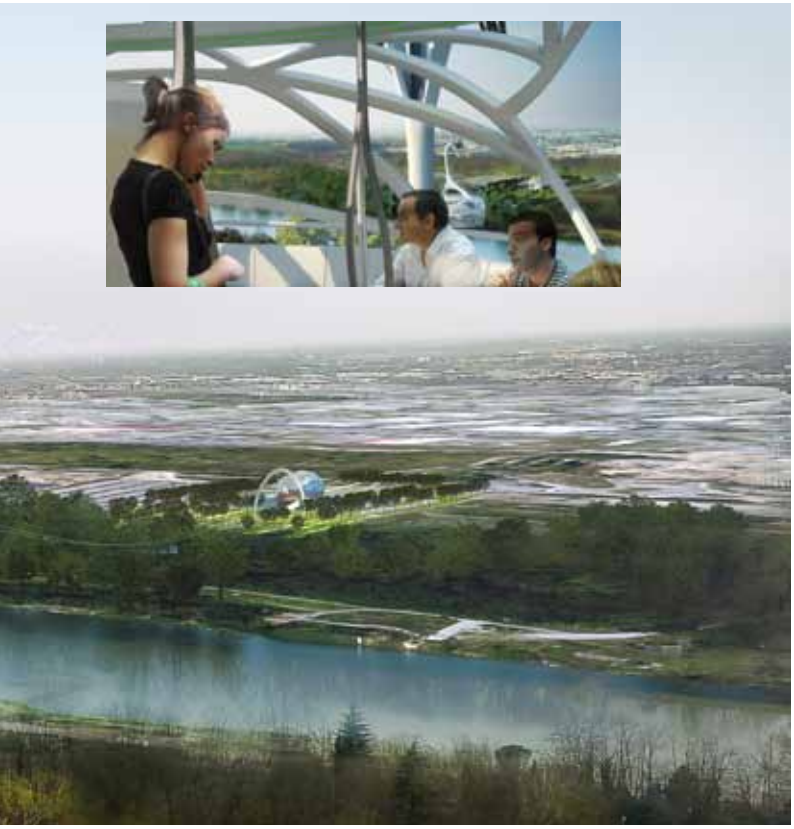


VUE INTERIEURE
Accueil de vélos et handicapés
Station CHU Rangueil - Quai central dans le Nuage (C2)

CABINES
Etude fonctionelle et de design d'une cabine urbaine

LE PYLONE / LA RACINE
Hauteur 30m (hypothèse 1 seul pylône)
Structure mixte métal-bois





Inter-modalité et mobilités :

L'insertion du « tram du ciel » à la plateforme multimodale de l'Université Paul Sabatier vient défendre la mise en connexion des systèmes de transports en commun entre eux et aux mobilités douces. C'est là l'un des premiers enjeux en termes de développement durable. Le « tram du ciel » intervient en effet comme un élément unificateur d'un ensemble de modes de déplacement, et ce, particulièrement au niveau de ce socle, entre le métro toulousain, la station de bus ou encore la station de vélos en libre service.
Le rôle des socles est à ce titre déterminant, en ce qui concerne notamment la matérialisation des liaisons entre les différents modes : traitement des ruptures et des coupures, des franchissements, des raccourcis, de la perméabilité de l'espace, et ce, sur les trois polarités identifiées.
Un des avantages de ce système de transport est de venir s'insérer de manière très flexible et réversible dans l'espace urbain, et ce, au niveau des trois sites traversés. L'insertion des stations intervient comme une strate complémentaire, un rapport entre le souterrain (le métro pour l'UPS), le surfacique (le bus, le vélo, voire la voiture pour le CHU Rangueil) et l'aérien (le transport par câble).

Etude FAISA
Association Cottes-Mailles, La Rochelle
2008 -2009

La Rochelle, les Cottes-Mailles.
TELECABINE URBAINE
La télécabine urbaine est un mode de déplacement rapide, agréable et ludique, s'adaptant parfaitement à toutes les topographies, reliant les points du parcours littéralement « à vol d'oiseau »
Ce transport collectif par sa configuration en petits modules répond aux caractéristiques du transport individuel, et c'est cette attractivité là, renforcée par les services de la conciergerie et les services commerciaux, qui enclenche l'engouement par le public.
La source d'énergie de la télécabine urbaine n'émet pas de Gaz à Effet de Serre, et ainsi nous envisageons pour le projet de Cottes-Mailles de réaliser l'économie de plusieurs milliers de tonnes de CO2 par an.
Combinée aux parkings en silos de l'éco-quartier et à la conciergerie de ville, la télécabine relie le centre ville (l'aquarium), et l'entrée Sud de La Rochelle, où visiteurs et habitants sont invités à laisser leur véhicules.
Ce dispositif hautement bénéfique en termes de qualité environnementale s'inscrit parfaitement dans l'idée de progrès et d'action contre le changement climatique.
L'arrivée à l'Aquarium
aquarium
Le franchissement de la voie ferrée
Survol à proximité du parc de Tasdon et de la ZNIEFF
télécabine
Vue sur la ville
Les silos
la conciergerie de ville

QIAO Island - Mangrove Development, Chine
2013

VLORA waterfront, Albanie

Concours aménagement urbain

2014

Projet d'un Funiculaire à Grasse

Marché de conception réalisation

La Station Haute
pivot entre la mémoire du cours et la découverte de la ville ancienne.
La Station Carnot
insérée dans un quartier habité dont l'identité doit être ménagée.
La Station Le Sud
dans un parc urbain avec ses accès aux logements et aux équipements.
La Station Basse
et l'ensemble des systèmes d'accessibilité.

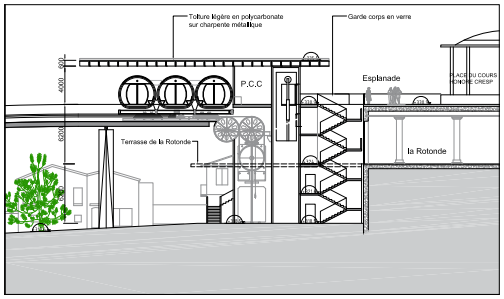
Plan d'insertion urbaine et paysagère

Programme:
-Favoriser l'accessibilité au système et l'intermodalité, - situer les accès des stations en profitant du terrain, - adapter les infrastructures à la configuration du terrain.
Maître d'ouvrage : SILLAGES
Maître d'oeuvre : Groupement G.FUN :
Ingénierie : SNC LAVALIN mandataire
Architecture Urbanisme Paysage : A. Grumbach et Associés. / Architecte - Développement durable : S'PACE / **Transport à câble :** Leitner / **Constructions métalliques** : BAUDIN CHATEAUNEUF /
Génie Civil Entreprise : JEAN SPADA - STCM /
BET Transport : INEXIA
Coût: 32M€
Date: Lauréat du concours avril 2010

La renaissance d'un funiculaire à Grasse s'inscrit comme un moment exceptionnel pour envisager la mutation du territoire. La desserte des quartiers qui accueilleront le funiculaire est aussi un bouleversement pour les habitants dans la facilité d'accès à la gare SNCF et au centre ville. Pour les visiteurs, le funiculaire sera une évidence. La réalisation d'aménagements urbains et paysagers, associés à ce funiculaire, impliquent les questions d'accessibilité aux 4 gares. Il nous a semblé indispensable de penser cette insertion dans le cadre d'un « plan programme d'aménagement » à moyen et long terme. Les différentes études engagées par la ville doivent être complétées par les transformations induites par l'arrivée du funiculaire. Les bouleversements attendus sont certes liés à l'insertion du viaduc et des stations dans le paysage mais aussi aux opportunités de développement d'opérations autour de la Station Basse et de la Station Sud.

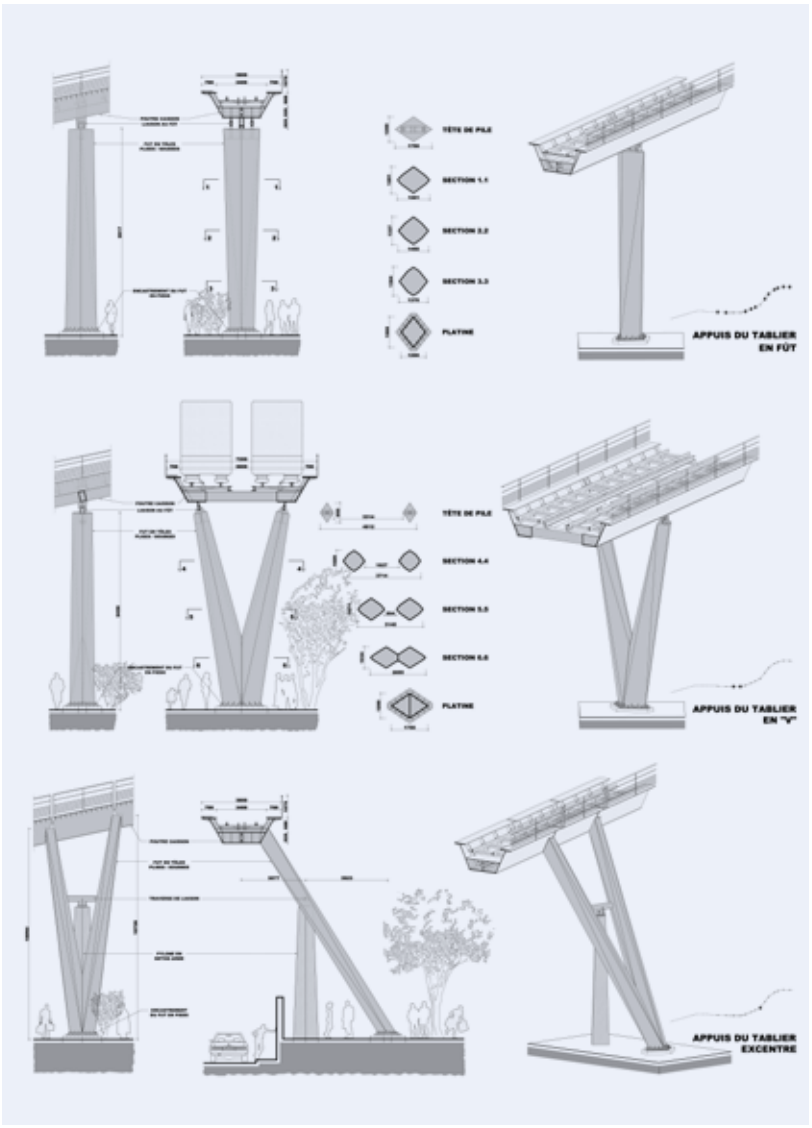
Croisement de deux véhicules sur le viaduc

La Station Haute, vue depuis le Boulevard Fragonard



Coupe de la Station Haute

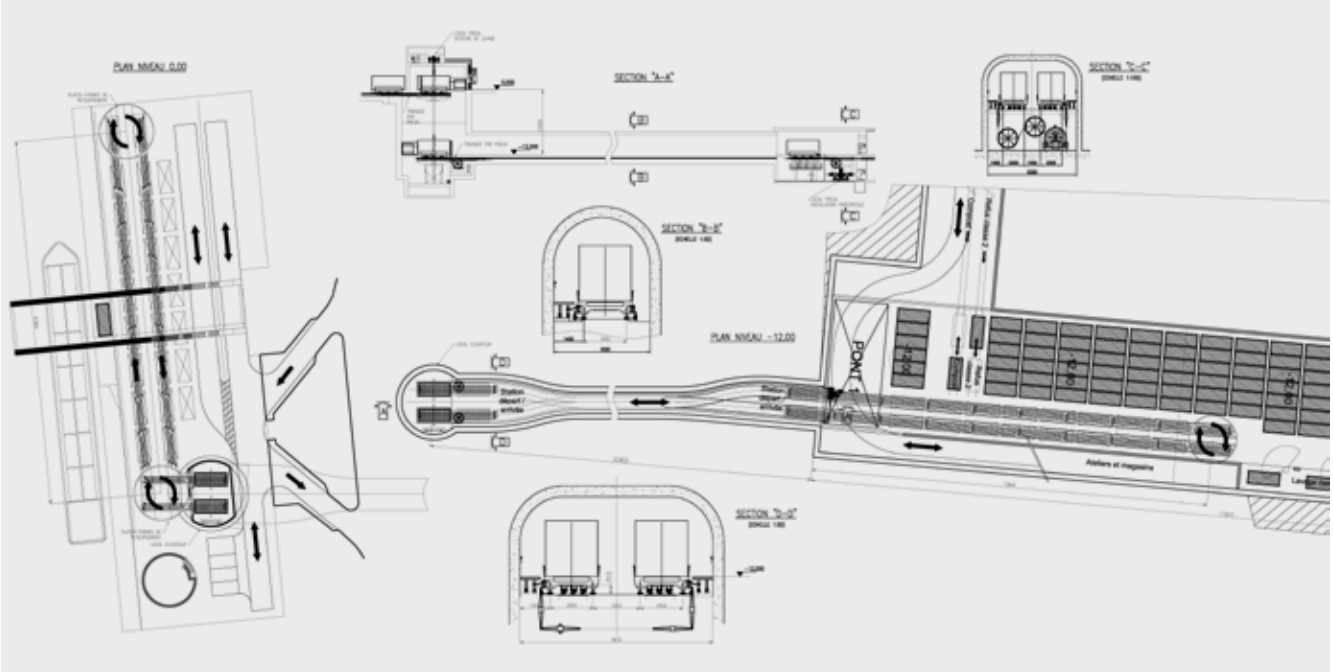
La cohérence entre les piles et le caisson vient de leur conception réciproque comme une sorte d'« origami », soit une forme engendrée par du papier plié ou courbé, transcrite en tôle découpée. La difficile question à résoudre vient de la diversité des hauteurs de piles tout au long du tracé. Comment réaliser une famille de piles plus ou moins hautes, dédoublées ou inclinées et d'une apparence voisine. Le parti retenu par les ingénieurs permet de réaliser une grande variété de piles toutes identiques et néanmoins toutes différentes. L'ensemble du viaduc doit être considéré comme une œuvre de land art, soit une intervention artistique à l'échelle d'un grand territoire.



Les différents éléments du viaduc

Fret/logistique : étude transport par câbles horizontal et vertical pour une installation industrielle - **Generis** 2012

FRET



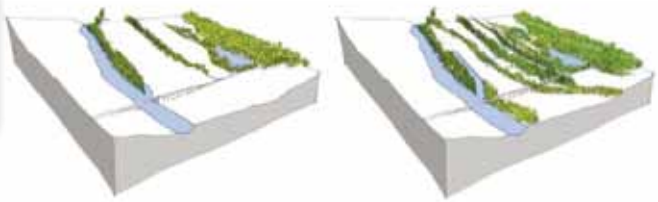
Port Seine-Métropole - Achères. 2012-2014

Mission d'assistance pour la préparation et le suivi du débat public pour le Port Seine Métropole menée par la Commission Nationale du Débat Public - surface 420 ha

Maître d'ouvrage : Ports de Paris
Maîtrise d'œuvre : ANTOINE GRUMBACH Antoine Grumbach et Associes, Mandataire / ORGECO / SYSTRA / BLUE

Ports de Paris confie à Antoine Grumbach, l'élaboration des scénarios d'aménagement de Port-Seine-Métropole. Un choix qui se justifie par le haut degré d'exigences porté à ce projet d'infrastructure portuaire multimodale, qui a pour ambition de concilier développement économique, respect de l'environnement et cadre de vie

Implanter le Port dans un paysage de lisières



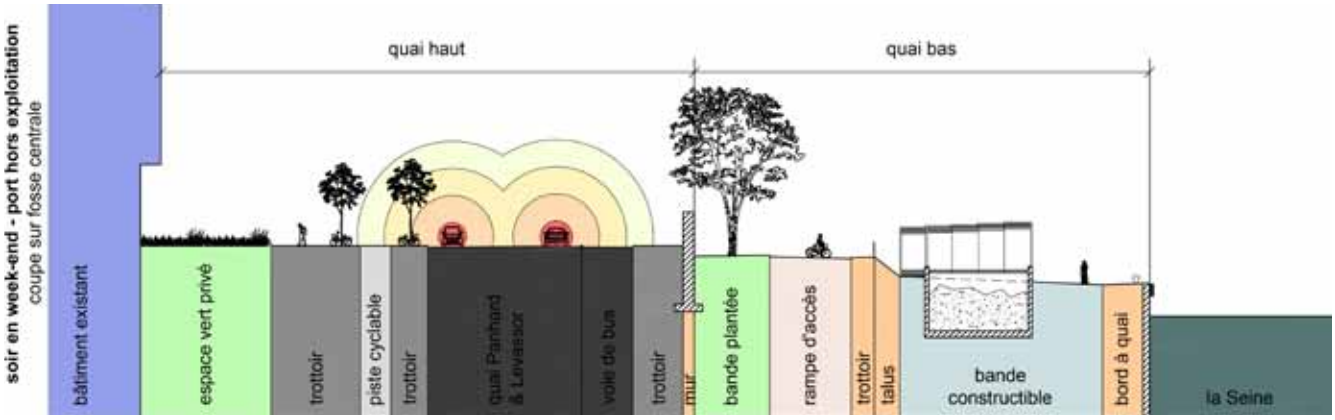
Port d'Achères. Etat existant

Port d'Achères : plan masse, projet

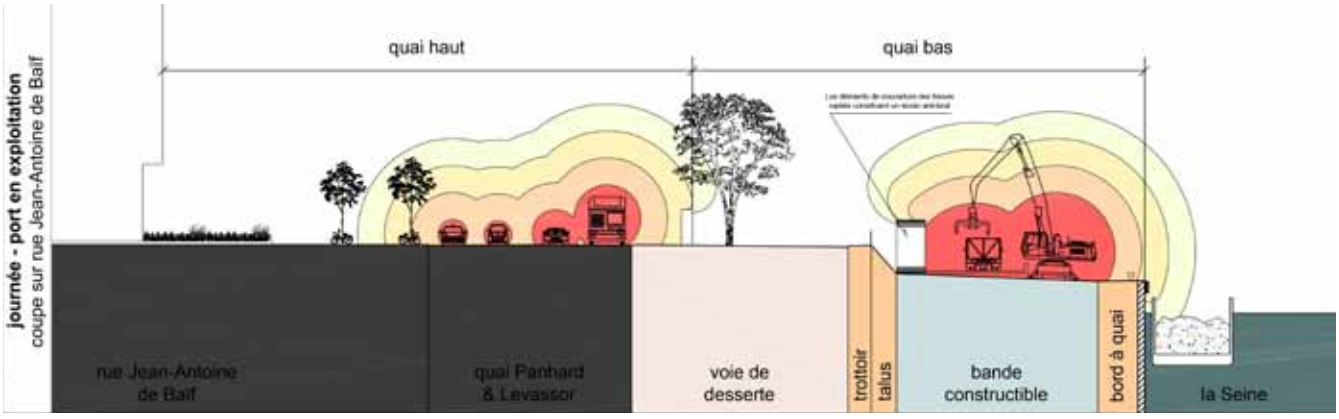
Port de Tolbiac - Transfert fluvial, Paris XIIIe 2012

Maître d'ouvrage : Ports de Paris
Maîtrise d'œuvre : S'PACE, architecture

Soirée et week-end



Journée



T3 - TRAMWAY DES MARÉCHAUX - PARIS

Pont du Garigliano - Porte de la Chapelle

INSERTION URBAINE DU TRAMWAY SUR LES BOULEVARDS DES MARÉCHAUX, AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS SUR LES BOULEVARDS DES MARÉCHAUX.

REICHEN ET ROBERT & ASSOCIES ARCHITECTES URBANISTES
ANTOINE GRUMBACH ET ASSOCIES
ANTOINE GRUMBACH ET ASSOCIES
DEVILLERS ASSOCIES

T-3 TRAMWAY DES MARECHAUX SUD

1ère phase : Pont du Garigliano – Porte d'Ivry _ terminée 2006
Maître d'ouvrage : Mairie de Paris / R.A.T.P. (Système Transport)
Prestations : en groupement : **GAUTRAMS**
GRUMBACH, architecte urbaniste / BETURE INFRASTRUCTURE, mandataire-pilote-direction de projet-infra
Mai 2002 – fin 2006

T-3 TRAMWAY DES MARECHAUX EST

2ème phase : Porte d'Ivry – Porte de la Chapelle, Architecte de chef Entre la Porte de Charenton et la Porte des Lilas, Maître d'œuvre
Maître d'œuvre : Ville de Paris / STIF / RATP : maîtrise d'ouvrage des travaux du système de transport.
Maître d'ouvrage : Mairie de Paris / R.A.T.P. (Système Transport)
Prestations en groupement : **GAUTRAME**
GRUMBACH, Architecte Urbaniste / EGIS AMENAGEMENT, mandataire direction de projet - infra
2006 - fin 2012

TRAMWAY SAINT-JULIEN - SUISSE -FRANCE

AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS POUR LE TRAMWAY

Maître d'ouvrage : République et Canton de Genève. Communauté de Communes du Genevois
Prestations en groupement : LIENS. Antoine GRUMBACH et Associés, Architecture Urbanisme, Paysage - **Systra,** BET
11 stations - 6 km. 2014 Etudes en cours

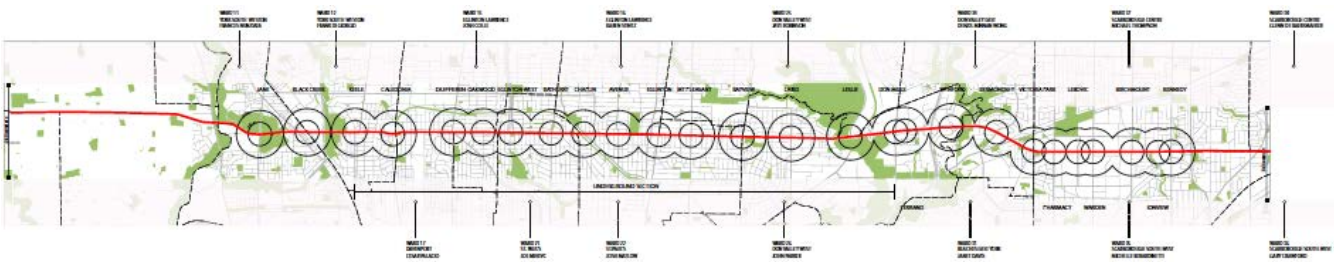
Transformer une voie départementale en lieu d'échange multimodal, entre les différents modes (train, bus, cars, voitures, vélos, piètons)

TRAMWAY TORONTO EGLINTON
LRT METROLINX CROSSTOWN PROJECT - CANADA

CONSULTATION POUR L'INSERTION URBAINE ET PAYSAGÈRE DES AMÉNAGEMENTS

Maître d'ouvrage : City of Toronto
Prestations en groupement : CROSSTOWAN Collaborative
Groupement equipe Toronto : Brook McIlroy Inc. / Planning Alliance
Antoine Grumbach, architecte-urbaniste, Paris
28km. 2013 études en cours

ANTICIPATION DE L'URBANISATION INDUIT PAR LE PROJET DU TRAMWAY



EGLINTON AVENUE STATIONS and CITY WARDS

1:25000

AMENAGEMENT DU QUARTIER DE LA GARE REALISATION DU POLE MULTIMODAL - POITIERS

Aménagement du quartier de la gare, Place de la Gare, Quartier du Grand Cerf. Construction d'un pôle multimodal : gare routière : 15 quais pour accueillir les cars régionaux. Un immeuble tertiaire: bureaux, commerces, centre de conférences (salle 200 places). Parking : 800 places
Maître d'ouvrage : Société d'Equipement du Poitou.
Pour le compte de Ville de Poitiers : Communauté d'Agglomération de Poitiers
Architecte mandataire : A.Grumbach et Associés, Paris
2002 Etude de définition (Lauréat) – 2008 livraison

MARCHÉ DE MAÎTRISE D'ŒUVRE

RÉALISATION D'UN TCSP DE TYPE BHNS SUR L'EX RN3

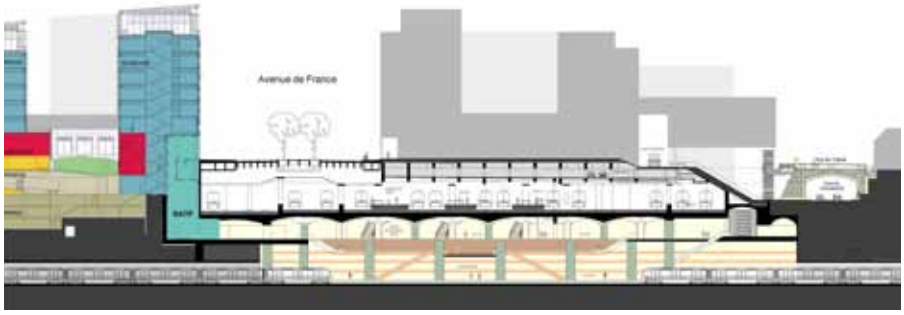
ENTRE LA PORTE DE PANTIN (T3) ET LA GARE DE GARGAN (T4) AUX PAVILLONS SOUS BOIS. SECTEUR DU PONT DE BONDY ET DU DIFFUSEUR A3/ A86 - BONDY

ETUDE 1:
L'objectif de cette étude opérationnelle d'aménagement du territoire du Canal de l'Ourcq et de l'Ex-RN3 est d'élaborer avec la collectivité un document de cohérence puis une stratégie opérationnelle déclinant le parti pris de développement un court délai une première opération.
Maître d'ouvrage: Ville de Bondy
Maîtrise d'œuvre : ATELIER A.GRUMBACH, Mandataire.
30 ha. 2009 - 2011

ETUDE 2 :
Nature de la mission confiée
Conseil / Expertise Urbanisme
Maître d'ouvrage : Conseil Général de Seine Saint Denis
Direction de la Voirie et des Déplacements
Groupement GIE : Egis Route France – mandataire
A. GRUMBACH, architecte urbaniste

STATION «BIBLIOTHÈQUE F. MITTERRAND» RATP (MÉTÉOR) LIGNE 14, - PARIS XIIIE

Construction d'un pôle d'échanges de la ligne Meteor avec le RER C et le prolongement de la ligne 10 du métro. ***(station de métro, salle d'échanges RER, amphithéâtre)***
Maître d'ouvrage : RATP – maîtrise d'ouvrage déléguée SNCF-BET
Composition de l'équipe de maîtrise d'œuvre:
Architecte : Antoine Grumbach, mandataire
Pierre Schall, architecte
Livraison : 1998 à 2006



TCSP NIMES METROPOLE - EXTENSION NORD - NÎMES

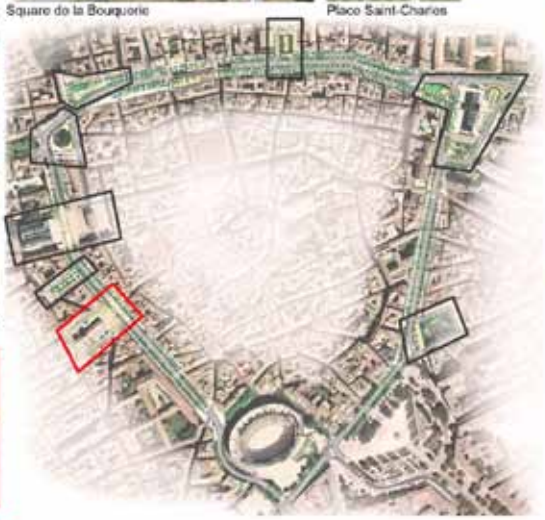
MAÎTRISE D'ŒUVRE GÉNÉRALE POUR LA RÉALISATION DE L'EXTENSION NORD DE LA PREMIÈRE LIGNE DE TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE DE NIMES MÉTROPOLE

Square Antonin

Square de la Bourgerie

Place Saint-Charles

La Maison Carrée



place Questel

place de la Madeleine

Place des Carmes

Square de la Couronne

Maître d'ouvrage:
Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole
Maîtrise d'œuvre :
EGIS RAIL, Mandataire
ATELIER A.GRUMBACH
Appel d'offres en cours

B E N C H M

Télécabines de Tlemcen, Algérie

Aerial tram Portland, USA

Aerial tram Portland, USA

Metrocâble de Medellin, Colombie

Télécabines de la Bastille à Grenoble

Monorail du Shonan, Japon

Teleferic de Montjuic à Barcelone, Espagne

ILS S'IMPOSENT DE PLUS EN PLUS SOUVENT DANS DES **CONFIGURATIONS URBAINES** CONGESTIONNÉES

LES TRANSPORTS EN AQUEDUC REPRÉSENTENT UNE ALTERNATIVE SÉRIEUSE À CONDITION DE LES ARTICULER AUX RÉSEAUX EXISTANTS ET DE LES DESSINER AVEC SOIN POUR LES INTÉGRER À L'ESPACE URBAIN

LA FRANCE AVEC 4000 TRANSPORTS PAR CÂBLE DÉTIENT LE RECORD DU MONDE (20000 APPAREILS DANS LE MONDE)

3S - 3S BUGA – KOBLENZ (ALLEMAGNE) – ATOUTS MAJEURS : PORTÉE, CAPACITÉ.

Train et fret

La machine en gare amont

Fret on gare aval

La machine en gare amont

Cabine et fret

« A Grütschalp, station de correspondance avec le train à adhérence Grütschalp – Mürren, le transbordement du fret est assuré aujourd'hui par la même machine qui servait auparavant au transbordement entre le funiculaire et le train. Cette machine est un extraordinaire double transbordeur de palettes ! Il s'agit en fait d'un chariot automoteur faisant de l'aller-retour sur une voie ferrée inclinée, à fort écartement, munie d'une crémaillère Strub et contrebalancée par deux contrepoids. Ces deux contrepoids roulent sur leurs propres rails entre les rails du chariot et sont de type funiculaires ! Même système que les contrepoids de l'ascenseur à bateaux de Saint-Louis Arzviller en France. La Machine est capable d'interchanger la palette montante du téléphérique avec la palette descendante du train et cela en un seul aller-retour… c'est est un véritable chef d'œuvre de mécanique et de mouvements ! »

BENCHMARKING LOGISTIQUE/FRET :
MÜRRENBAHN « THE MACHINE » AT GRÜTSCHALP (CH)

CONFÉRENCES - COLLOQUES - FORMATIONS Réalisées par JR Mazaud

« Intelligence & déplacement »
Les Mureaux 24.09.2009

« Rencontres VTIF »
Paris 10.05.2012

« GART »
Toulouse 10.10.2012

« Formation CESER »
Paris 26.10.2012

JEAN ROBERT MAZAUD EST INTERVENANT RÉGULIER DES SÉMINAIRES INTA.

INTA
est une association internationale de décideurs et de praticiens publics et privés qui partagent connaissances, expériences et savoir-faire pour un développement urbain intégré. Commencé par les villes nouvelles, son domaine d'intervention s'étend maintenant à toutes les échelles territoriales et à tous les secteurs du développement urbain durable, notamment la régénération urbaine, le logement et l'habitat populaire, le transport et la mobilité, la gouvernance, les infrastructure et services innovants, le développement économique endogène, etc.

CONFÉRENCES : MOBILITÉS ET URBANISATION Réalisées par Antoine Grumbach

Toronto : Eglinton-Scarborough Crosstown
«Mobility and global city building : 3 scales» – 2012

Shanghai : Institut français d'études anatoliennes et Yapı Endüstri Merkezi projet du **« Grand Paris »** - 2010

Moscou : Ministry of transport of the Russian Federation ***Transport week 2013*** **« Investment in Water Transport »** - 2013.
State Unitary Enterprise "Research and Project Institute of Moscow City Master Plan". International Conference .
- Transport Strategy of Moscow along with the best global practices
Weaving mobilities together.
«Public transport : intermodality (Moscow, Paris, Toronto)» - 2013.

Jerusalem : Bezalel Academy of Arts and Design Jerusalem
« An endless inachievement
In search of the form of metropolis
Paris / Moscow » - 2013

Quebec : Centre des Congrès de Québec **« Rencontre internationale de Québec : Définir la relation ville-port de demain »** - 2011

Le Havre : CCI Le Havre – Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre
Seine Métropole « Paris, Rouen, Le Havre, une seule ville dont la Seine est la grande rue. » - 2009

Les Mureaux : 1er Forum Européen Intelligence et Déplacement **"Seine Aval, territoire expérimental des mobilités de demain ?"** – 2011

Toulouse : Ville mode d'emploi Bibliothèque de Toulouse
« Urbain, trop urbain : cycle de conférences » **« L'architecture devant l'illimité** » **«Le tressage des mobilités»** – 2012

Paris : AIGPPAU- Atelier International du Grand Paris et des Projets Architecturaux et Urbains
« Conseil Scientifique AGPPAU
Séminaire sur l'accessibilité et la mobilité » – septembre 2010

CESM-IRSEM -Centre d'Études Supérieures de la Marine.
Institut de Recherche Stratégique de l'École Militaire.
Les réseaux maritimes de l'économie mondiale.
« Un exemple de dynamisme, l'axe Le Havre - Rouen – Paris » - 2012

Ports de France / TDI – Transport Développement Intermodalité Environnement / Ministère de l'écologie du développement durable et de l'Energie.
« Quelle place pour les Ports Français dans l'espace européen au XXIème siècle ? - 2013

LA COMPAGNIE DE LA S. E. I. N. E.

est membre du pôle de compétitivité advancity Ville & Mobilité Durables **spécialisation EcoMobilité.**

FILMS / VIDEO

Etude pour l'association Cottes-Mailles, 2009, film de présentation 6'30", réalisation Projections RBX pour LA COMPAGNIE DE LA S.E.I.N.E.

Concours pour UN FUNICULAIRE A GRASSE MARCHE DE CONCEPTION REALISATION
Maître d'ouvrage : SILLAGES
Lauréat du concours avril 2010

«Projet de transport aérien innovant» à La Défense et ses études préalable pour la sensibilisation des élus
Maître d'ouvrage: EPADESA
2013

Marché de conception-réalisation d'une liaison aérienne par câble entre les deux rives de la Penfeld à Brest
Maître d'ouvrage: Groupement de commandes BMO / EAU DU PONANT. Brest Métropole Océane
2013

habitersedeplacer@grandparis
Film 15 min - Production : Félix Albert Réalisateur/Plasticien assisité de Clémentine Chauveau, Interveants: Antoine Grumbach, Jean-Robert Mazaud, Simon Ronai, Eric Lesueur
2013

Etude de LA COMPAGNIE DE LA S.E.I.N.E. pour l'insertion d'un transport par câble reliant à Paris les gares de Lyon et d'Austerlitz, 2014, film 5'00", réalisation LA COMPAGNIE DE LA S.E.I.N.E. »

COMMUNICATION : CONCERTATION, EXPOSITION, PUBLICATION

CONCERTATION – Dans la continuité du nouveau quartier du Chabloux, la ville de Saint-Julien-en-Genevois souhaite aménager la plaine de l'Aire et en faire un parc urbain. Le projet vient d'être présenté à la population.

La ville de Saint-Julien-en Genevois Concertation et exposition le 24 octobre jusqu'au 23 décembre 2013.

Conception et réalisation Antoine Grumbach et Associés

Jean Robert Mazaud jrmazaud@blueholding.com - 111, rue Molière 94200 Ivry sur Seine. Tél 01 45 15 51 11 fax 01 45 15 61 11
Antoine Grumbach aga@grumbach.com.fr - 69 Quai Valmy 75010 Paris. Tél 01 44 54 04 11 fax 01 44 54 04 22

Le site www.LaCompagnieDeLaSEINE.com est en cours de construction